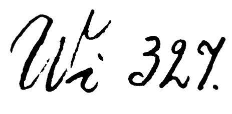



UNIVERSITY OF VIRGINIA
1819


Vi 327.





Das

Japanische Prisenrecht

in seiner Anwendung

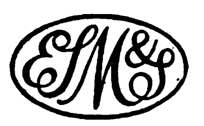
im japanisch-russischen Kriege

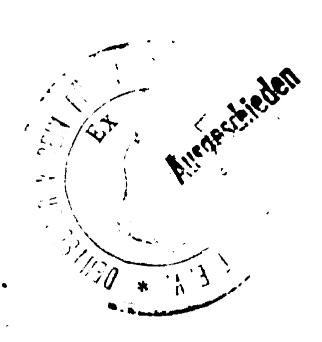
Eine Sammlung der japanischen Prisenrechts-bestimmungen und der Entscheidungen der japanischen Prisengerichte

---

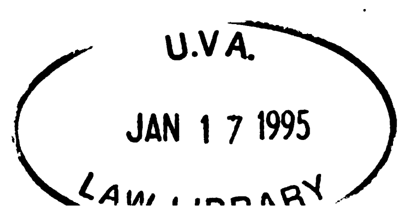
Übersetzt und mit Unterstützung des Auswärtigen Amts und des Reichs-Marine-Amts herausgegeben von

Dr. jur. K. Marstrand-Mechlenburg





Berlin 1908
Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königl. Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71



Vorwort.

Die nachstehende Arbeit bezweckt, in einer dem Westen zugängigen Sprache ein Bild von der Anwendung des Seekriegsrechts in dem japanisch-russischen Krieg von seiten Japans in leicht übersichtlicher Form zu bieten.

Die Arbeit macht keinen Anspruch auf Originalität. Der anfängliche Plan, die japanischen Prisengerichtsentscheidungen in fortlaufendem Text zu besprechen, mußte dem Wunsche, keine Kritik, sondern eine objektive Darstellung zu geben, geopfert werden. Auch glaubte der Verfasser, nachdem er Überblick über das gesamte Material gewonnen hatte, den Hauptzweck schneller Übersichtlichkeit des umfangreichen Stoffes nicht besser erreichen zu können, als indem er anstelle seines eigenen Textes die für diesen Krieg japanischerseits erschienenen prisenrechtlichen Bestimmungen setzte und diese mit erschöpfenden Verweisungen auf das Entscheidungsmaterial versah. Dies um so mehr, als die Entscheidungen sich mit wenigen Ausnahmen an diese Bestimmungen halten. Wo Abweichungen vorgekommen sind, wird dies aus den Verweisungen der Fußnoten leicht ersichtlich.

Wie die Verordnungen und Instruktionen ist auch das sich daran anschließende vollständige Entscheidungsmaterial mit Fußnoten versehen, welche vorzugsweise ihrerseits auf die genannten prisenrechtlichen Bestimmungen Bezug nehmen.

So ist die Arbeit im wesentlichen nur eine Übersetzungsarbeit, als welche sie aber bei der Authentizität ihrer Grundlagen eine um so sicherere Quelle für Forschung, Kritik und Nachbildung abgeben kann.

Der Verfasser hat wertvolle Beiträge für die nachstehende Arbeit erhalten von der Kaiserlich Deutschen Botschaft in Tokio und dem Kaiserlich Deutschen Generalkonsulat in Yokohama.

Außerdem ist ihm von japanischer Seite unentbehrliche Hilfe zuteil geworden. Vorzugsweise hat er zu danken

Seiner Excellenz Herrn Baron Dr. Goto Shimpei,

Herrn Staatsanwalt Koyama Matsukichi,

Herrn Rechtsanwalt Dr. Nagashima Washitaro,

Herrn Rechtsanwalt Dr. Jshibashi Tomokichi,

sowie seinen ständigen Mitarbeitern, den Herren Kamada Toshikuni, Watanabe Junnoske und Fujikawa Jiro.

Twatutia, Formosa, Januar 1907.

Dr. Mechlenburg.

Inhaltsverzeichnis.

Anordnung.

Die Arbeit zerfällt in sechs Abschnitte (I—VI). Die Abschnitte I—V enthalten die japanischen Prisenrechtsbestimmungen, der Abschnitt VI die Prisengerichtsentscheidungen.

Zur Erreichung leichter Übersichtlichkeit ist jeder Seite am Rande oben die Nummer des betreffenden Abschnitts in römischer Ziffer aufgedruckt.

Die Prisengerichtsentscheidungen sind chronologisch nach dem Zeitpunkt der Aufbringung der Prisen angeordnet. Die Entscheidung eines Prisengerichts und die dazu gehörige Entscheidung des Oberprisengerichts sind jeweils unter derselben Nummer zusammengefaßt. Die Entscheidungen sind entsprechend der Übersicht am Anfang des Abschnitts VI mit arabischen Zahlen und Buchstaben numeriert, welche gleichfalls am Rande der Seiten aufgedruckt sind.

Sämtliche Verweisungen in den Fußnoten beziehen sich auf die genannten Randnummern.



Abschnitt I.

Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom 9. Februar 1904

betreffend die Befreiung russischer Handelsschiffe von der Beschlagnahme.[1])

§ 1.[2]) Die beim Inkrafttreten dieser Verordnung in einem japanischen Hafen befindlichen russischen Handelsschiffe[3]) können bis zum 16. Februar[4]) in diesem Hafen ihre Ladung löschen oder einnehmen und von Japan abreisen.[5])

§ 2. Die russischen Handelsschiffe, welche Japan gemäß dem vorstehenden Paragraphen verlassen haben, werden, wenn sie ausweislich von Schiffspapieren, die von einer japanischen Behörde beglaubigt sind, vor dem im vorstehenden Paragraphen bezeichneten Termin ihre Ladung gelöscht oder eingenommen haben und von dem japanischen Hafen abgereist sind, und wenn es offenbar ist, daß sie auf der Reise von jenem Hafen nach dem nächsten Hafen der Heimat oder einer Pachtung oder ihrem Bestimmungshafen begriffen sind, nicht aufgebracht. Ausgenommen sind jedoch solche Fälle, wo schon einmal ein Hafen der Heimat oder einer Pachtung angelaufen worden ist.

§ 3.[6]) Die russischen Handelsschiffe,[3]) welche vor dem 9. Februar 1904 von einem ausländischen Hafen nach einem japanischen Hafen[7]) abgereist sind, können in den japanischen Hafen einlaufen, dort sogleich ihre Ladung löschen[8]) und Japan verlassen.

---

[1]) Zweck der Verordnung ist Schutz des japanischen Handels: VI 2b; 6; 7; 8; 9.
[2]) Dieser Paragraph ist angezogen in VI 2b, i, k; 6; 9; 10a; 12; 13; 15.
[3]) Nicht gültig für Fischereifahrzeuge: VI 6; 7; 8; 9; 10a.
[4]) Fristverlängerung nicht gewährt: VI 13.
[5]) Reiseunfähigkeit schützt nicht: VI 15.
[6]) Dieser Paragraph ist angezogen in VI 1a, b; 3a; 4b; 5a; 7; 8.
[7]) Keine Analogie zulässig: VI 1a, b; 4b; 5a; 7; 8.
[8]) Nicht anwendbar auf Schiffe ohne Ladung: VI 3a.

Auf die russischen Handelsschiffe, welche Japan gemäß dem vorigen Absatz verlassen haben, finden die Vorschriften des vorstehenden Paragraphen entsprechende Anwendung.

§ 4. Auf die russischen Handelsschiffe, welche Güter, deren Ausfuhr verboten ist, Kriegskonterbandepersonen, Kriegskonterbandegüter oder Kriegskonterbandedokumente an Bord führen, findet diese Verordnung keine Anwendung.

Zusatzbestimmung.

Diese Verordnung tritt vom Tage der Veröffentlichung [9]) in Kraft. [10])

---

[9]) Diese Verordnung wurde mittels Extrablatts des Staatsanzeigers vom 9. Februar 1904 veröffentlicht.

[10]) Keine rückwirkende Kraft: VI 1b; 2b; 3a; 4b.

Abschnitt II.

Instruktion des Marineministeriums Nr. 1.[1])

Kriegskonterbande während des japanisch-russischen Krieges wird, wie folgt, bestimmt:

1. Folgende Güter gelten als Kriegskonterbande, wenn sie feindliches Gebiet zu passieren oder dorthin oder an die feindliche Armee oder Marine zu gelangen bestimmt sind:

Waffen,[2]) Munition, Explosivstoffe und deren Materialien[3]) (einschließlich Blei, Salpeter, Schwefel usw.) sowie Maschinen für deren Verarbeitung, Zement,[4]) Uniformen und Ausrüstungsgegenstände für Armee- und Marineangehörige, Panzerplatten, Material für Bau und Ausrüstung von Kriegsschiffen und sonstigen Schiffen[5]) und alle anderen, nicht unter die obigen fallenden Gegenstände, welche nur zum Kriegsgebrauch dienen können.

2.[6]) Folgende Güter gelten nur dann als Kriegskonterbande, wenn sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sind oder nach einem Platz in Feindesland gehen, nach dessen Verhältnissen angenommen werden muß, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden:

---

[1]) Vgl. hierzu §§ 13, 14 und 18 der Seeprisenordnung (V).

[2]) VI 30b, c; 36. — [3]) VI 18c; 37a. — [4]) VI 37a.

[5]) VI 18b; 19h; 30a, b, c, d; 36; 37a; 48a, b; 55a, b.

[6]) Abgeändert durch Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 v. 9. Februar 1905 (III).

Nahrungsmittel,[7]) Getränke,[8]) Pferde, Pferdegeschirr,[9]) Pferdefutter,[10]) Wagen, Steinkohlen,[11]) Bauholz,[12]) Geld,[13]) Gold- und Silberbarren, Materialien zum Telegraphen-, Telephon-[14]) und Eisenbahnbau.[15])

3. Die unter den beiden obigen Ziffern aufgeführten Güter gelten nicht als Konterbande, wenn es als erwiesen anzusehen ist, daß sie ihrer Menge und Art nach speziell zum Gebrauch des betreffenden Schiffes dienen sollen.

Dieses wird als Instruktion erlassen.

Am 10. Februar 1904.

Der Marineminister
Baron Yamamoto Gombe.

---

[7]) VI 18b; 19b, h; 28a; 30a, b, c, d; 36; 37a; 48a, b; 50a, b; 55a, b; 57.
[8]) VI 18b, c; 19h; 30a, b, c, d. — [9]) VI 30b, c. — [10]) VI 33b, c; 34a, b.
[11]) VI 26a, b; 27 a, b; 29a, b; 31a, b; 32a, b; 35a, b; 36; 38; 39a, b; 40a, b; 41; 42; 43a b; 44a, b; 45; 46; 49a, b. — [12]) VI 18c.
[13]) VI 18c, d, e, f; 19c, d, e, f, g, h. — [14]) VI 30b; 37 a, b. — [15]) VI 18c; 30a, b, d.

Abschnitt III.

Instruktion des Marineministeriums Nr. 1.[1])

Die Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Februar 1904[2]) wird, wie folgt, abgeändert.

Am 9. Februar 1905.

Der Marineminister
Baron Yamamoto Gombe.

In Ziffer 2 wird hinter „Getränke": „Kleidung und deren Materialien" hinzugefügt und statt „Steinkohlen" wird „Steinkohlen und sonstige Brennmaterialien" gesetzt.

---

[1]) Vgl. § 14 der Seeprisenordnung (V).
[2]) II.

Abschnitt IV.

Prisengerichtsordnung.[1]

Erster Abschnitt.

Organisation und Amtsrechte der Prisengerichte und des Oberprisengerichts.

§ 1. In Prisenangelegenheiten entscheiden[2] in erster Instanz die Prisengerichte, in zweiter Instanz das Oberprisengericht.

§ 2. Die Prisengerichte setzen sich zusammen aus einem Prisengerichtspräsidenten und acht Prisengerichtsräten.

Zu Präsidenten sind Richter mit Chokuninrang[3] zu ernennen.

Zu Räten sind Personen aus den nachfolgend angegebenen Ständen zu ernennen:

1. Richter,
2. Marineoffiziere,
3. Marineministerialräte und -Auditeure,
4. Ministerialräte der Legislatur,
5. Ministerialräte und Sekretäre des Auswärtigen Amtes, Diplomaten und Konsuln.

§ 3. Das Oberprisengericht setzt sich zusammen aus einem Oberprisengerichtspräsidenten und acht Oberprisengerichtsräten.

Der Präsident wird aus den Mitgliedern des geheimen Staatsrats ernannt.

Zu Räten werden ernannt: ein Mitglied des geheimen Staatsrats, zwei Marineoffiziere, drei Richter des Kassationshofs, der Chef der Legislatur, der Direktor der politischen Abteilung im Auswärtigen Amt.

§ 4. Der Präsident eines Prisengerichts bzw. des Oberprisengerichts hat die Gesamtleitung der Geschäfte des Prisengerichts bzw. Oberprisengerichts und den Vorsitz bei den Verhandlungen. Wenn der Präsident verhindert ist, so kann er einen Rat des betreffenden Prisengerichts zum Vorsitzenden ernennen.

---

[1] In ursprünglicher Form veröffentlicht durch die Kaiserliche Verordnung Nr. 149 vom 20. August 1897; abgeändert durch die Kaiserliche Verordnung Nr. 55 vom 1. März 1904.

[2] Die Entscheidung kann sich nur auf Einziehung oder Freigabe erstrecken, nicht auf Schadensersatz (VI 1b; 2c, i, k; 5d; 25), Arrestanlegung (VI 2d), Darlehnsansprüche (VI 3b), Vorzugsrechte aus einem Hilfslohn (VI 23c).

[3] d. s. die Präsidenten des Kassationshofs und der Oberlandesgerichte sowie die Senatspräsidenten des Kassationshofs.

§ 5. Jedem Prisengericht sind drei Staatsanwälte und dem Oberprisengericht zwei Staatsanwälte zugeteilt.

Dieselben sind aus den Marineauditeuren, Staatsanwälten und höheren Verwaltungsbeamten zu ernennen.

Dem Oberprisengericht ist ein Sekretär zugeteilt, der aus den höheren Verwaltungsbeamten zu ernennen ist.

§ 6. Der Präsident, die Räte und Staatsanwälte der Prisengerichte und des Oberprisengerichts sowie der Sekretär des Oberprisengerichts werden auf Vorschlag des Premierministers vom Kaiser ernannt.

§ 7. Bei jedem Prisengericht und dem Oberprisengericht werden Gerichtsschreiber angestellt.

Die Präsidenten berufen die Gerichtsschreiber aus den Unterbeamten.

§ 8. Zur Vornahme der Verhandlungen des Prisengerichts bedarf es der Anwesenheit von mindestens 6 Mitgliedern, einschließlich des Präsidenten, worunter 2 aus dem Richterstand sein müssen. Zur Vornahme der Verhandlungen des Oberprisengerichts bedarf es der Anwesenheit von mindestens 8 Mitgliedern, einschließlich des Präsidenten.

§ 9. Eröffnung und Schließung der Prisengerichte und des Oberprisengerichts werden durch besondere Kaiserliche Verordnung[4]) bestimmt.

Das Oberprisengericht wird in Tokio errichtet. Der Amtssitz der Prisengerichte wird durch Kaiserliche Verordnung[5]) bestimmt.

Zweiter Abschnitt.

Das Prisenuntersuchungsverfahren.

§ 10. Die Kriegsschiffs-Kommandanten haben die beschlagnahmten Schiffe in den Hafen, in welchem sich ein Prisengericht befindet, zu führen oder einen Offizier ihres Schiffes als Vertreter an Bord des beschlagnahmten Schiffes zu schicken mit dem Befehl, das Schiff in den betreffenden Hafen zu führen. Bei der Ankunft ist dasselbe mit einer Aussageschrift dem Prisengericht auszuliefern. Falls das Schiff aus irgendeinem Grunde nicht ausgeliefert werden kann, ist nur die Aussageschrift vorzulegen.

Die Aussageschrift muß die Gründe der Beschlagnahme sowie alle Tatumstände, welche das Vorgehen rechtfertigen sollen, enthalten. Alle Bücher und Dokumente, die von dem Kapitän oder der Besatzung

---

[4]) Kaiserliche Verordnungen Nr. 56 vom 1. März 1904 und Nr. 34 vom 29. März 1906.

[5]) Die Kaiserliche Verordnung Nr. 27 vom 10. Februar 1904 bestimmte Sasebo als Sitz des Prisengerichts. Die Kaiserliche Verordnung Nr. 56 vom 1. März 1904 fügte zu Sasebo noch Yokosuka als Sitz eines Prisengerichts hinzu.

des beschlagnahmten Schiffes empfangen worden sind oder sich an Bord des Schiffes gefunden haben, sind beizufügen.

§ 11. Sobald der Präsident des Prisengerichts die Aussageschrift des § 10 erhalten hat, hat er für den Fall einen Prisengerichtsrat aus den zuständigen Prisengerichtsräten zu ernennen und denselben mit dem Fall zu beauftragen.

Der beauftragte Rat hat in Gegenwart des Kommandanten oder stellvertretenden Offiziers und des Kapitäns des beschlagnahmten Dampfers die vorgelegten Schriftstücke zu öffnen und ein Verzeichnis derselben anzufertigen.

Nach Beendigung dieses Verfahrens hat der beauftragte Rat unter Zuziehung des Kapitäns des beschlagnahmten Schiffes das Schiff und die an Bord befindlichen Güter zu besichtigen und über dieselben ein genaues Verzeichnis aufzustellen.

§ 12. Der beauftragte Rat hat den Kapitän und die Besatzung des beschlagnahmten Schiffes und, falls er es für nötig erachtet, die Besatzung des Schiffes, welches die Beschlagnahme ausgeführt hat, sowie die Passagiere des beschlagnahmten Schiffes zu vernehmen und über die Vernehmung vom Gerichtsschreiber ein Protokoll aufnehmen zu lassen.

Wenn er es für nötig erachtet, kann der beauftragte Rat zur Begutachtung der Angelegenheit einen Sachverständigen ernennen und dessen Gutachten einfordern.

§ 13. Wenn der beauftragte Rat die Untersuchung des Tatbestands beendigt hat, welche er für die Entscheidung darüber für nötig hält, ob die ganze Prise oder ein Teil derselben zu nehmen oder freizulassen ist, hat er eine Untersuchungsschrift anzufertigen und dieselbe zusammen mit der Aussageschrift des § 10 und den dazu gehörigen Dokumenten dem Staatsanwalt des Prisengerichts zu übersenden.

§ 14. Der Staatsanwalt hat für die Entscheidung über den Fall seinerseits einen Schriftsatz anzufertigen und denselben mit den ihm übersandten Akten dem Prisengericht einzureichen.

Falls er es zur Aufstellung seines Schriftsatzes für nötig hält, kann er den beauftragten Richter unter Angabe der fraglichen Tatumstände um eine weitere Untersuchung ersuchen.

§ 15. Wenn der Staatsanwalt in seinem Schriftsatz die Ansicht vertritt, daß die in Beschlag genommenen Sachen sofort freizugeben seien und das Prisengericht dies gleichfalls anerkennt, so hat das Prisengericht sofort ein Urteil auf Freigabe zu erlassen und dasselbe sofort dem Staatsanwalt zu übersenden.

§ 16. Wenn der Staatsanwalt in seinem Schriftsatz geltend macht, daß eine Entscheidung auf Einziehung abzugeben sei, oder wenn das Prisengericht sich der Ansicht des Staatsanwalts, daß die Prise sofort

freizulassen sei, nicht anschließt, hat das Prisengericht das Bekanntmachungsverfahren vorzunehmen.

In der Bekanntmachung des vorigen Absatzes, welche im Staatsanzeiger und in zwei in Japan erscheinenden fremdsprachigen Zeitungen zu veröffentlichen ist, sind die Interessenten [6]) darüber zu unterrichten, daß sie innerhalb einer Frist von 30 Tagen, [7]) vom Tage nach der Bekanntmachung an gerechnet, schriftlich reklamieren können.

Wenn nach Ablauf der im vorigen Absatz bezeichneten Frist Reklamationen nicht eingegangen sind, so hat das Prisengericht sofort zur Verhandlung zu schreiten. Wenn der Staatsanwalt es beantragt, hat eine weitere Verhandlung nicht stattzufinden, und das Urteil ist sofort zu erlassen. Die Urteilsschrift ist sofort dem Staatsanwalt zu übersenden.

§ 17. In der Reklamationsschrift [8]) müssen die Hauptreklamationspunkte aufgezeichnet sein, und die Beweisschriften oder Beweisgegenstände müssen derselben beigefügt werden.

Reklamanten können sich nur durch japanische Rechtsanwälte [9]) vertreten [10]) lassen.

Falls der Reklamant oder dessen Vertreter in dem Amtssitz des Prisengerichts keinen Wohnsitz hat, hat er an dem genannten Orte einen vorübergehenden Wohnsitz zu bestimmen und denselben dem Prisengericht anzumelden, um die Zustellung von Schriftstücken zu ermöglichen.

Falls diese Anmeldung nicht erfolgt ist, sind die Schriftstücke mit der Post zu befördern. In diesem Falle werden die in dieser Verordnung festgelegten Fristen vom Tage der Aufgabe auf die Post an gerechnet.

§ 18. Wenn in der vorgeschriebenen Frist Reklamationen eingegangen sind, so ist ein Termin anzusetzen und in demselben die mündliche Verhandlung zu eröffnen. Der Staatsanwalt und die Reklamanten müssen zur Aussage zugelassen werden. Bei unbefugter Abwesenheit eines Reklamanten ist die Verhandlung gleichwohl zu eröffnen. [11])

---

[6]) Der Begriff Interessenten ist nicht beschränkt auf Eigentümer (VI 2d; 5k; 18b), doch sind Konsuln als solche nicht zur Interessenwahrnahme ihrer Staatsangehörigen befugt (VI 2g; 5b).

[7]) VI 2d; 10b; 18b.

[8]) Telegraphische Reklamation unzulässig: VI 10b.

[9]) VI 2h. In der zweiten Instanz ist die Berufungsschrift von einem japanischen Rechtsanwalt zu zeichnen: § 23,3.

[10]) Vertretungsvollmacht ist in schriftlicher Form zu den Akten zu bringen: VI 21; 5g.

[11]) VI 2h, l; 5b, d.

Nach Beendigung der mündlichen Verhandlung ist das Urteil zu erlassen und auf der Stelle oder an einem besonders festzusetzenden Termin zu veröffentlichen. Bei Veröffentlichung des Urteils ist die Anwesenheit des Reklamanten nicht erforderlich.

§ 19. Wenn das Prisengericht vor Erlaß des Urteils eine neue Beweiserhebung für nötig hält, so kann es den beauftragten Rat um dieselbe ersuchen.

Bis zum Erlaß des Urteils können von dem Staatsanwalt und Reklamanten neue Beweise und Tatsachen vorgebracht werden.

Wenn im Falle der beiden vorstehenden Absätze das Prisengericht es für nötig hält, kann aufs neue in die mündliche Verhandlung eingetreten werden.

§ 20. Über weitere, das Verhandlungsverfahren betreffende Punkte, die in den vorstehenden Paragraphen nicht erwähnt sind, trifft das Prisengericht Bestimmung.[12])

§ 21. Der Staatsanwalt und die Reklamanten können gegen das Urteil des Prisengerichts bei dem Oberprisengericht Berufung einlegen.

§ 22. Die Berufungsfrist beträgt 20 Tage, vom Tage der Veröffentlichung des Urteils oder der Zustellung der Urteilsschrift ab gerechnet.

§ 23. Die Berufungsschrift ist bei dem Prisengericht einzureichen.

In der Berufungsschrift sind die Hauptberufungspunkte genau anzugeben.

Die Berufungsschrift muß von einem japanischen Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Das Prisengericht hat die Berufung zu verwerfen, wenn dieselbe von den gesetzlichen Formvorschriften abweicht oder die Frist abgelaufen ist. Im Falle des Abweichens von den gesetzlichen Formvorschriften kann das Prisengericht, falls es sich um das Datum, die Adresse oder andere unwichtige Punkte handelt, den Reklamanten zur Richtigstellung auffordern.

§ 24. Das Prisengericht hat, ausgenommen im Fall der Verwerfung der Berufung nach Maßgabe des vorstehenden Paragraphen, dem Reklamanten eine Abschrift der Berufungsschrift des Staatsanwalts zuzustellen und dem Staatsanwalt die Berufungsschrift des Reklamanten vorzulegen. Innerhalb von 10 Tagen ist eine Erwiderungsschrift einzureichen.

Die im vorigen Absatz erwähnte Erwiderungsschrift des Reklamanten muß von einem japanischen Rechtsanwalt unterzeichnet sein.

Falls das Prisengericht es für nötig erachtet, kann es die Fristen der §§ 16, 22 und 24 verlängern.

---

[12]) VI 21; 5g.

§ 25. Nach Ablauf der Frist für die Erwiderung hat das Prisengericht die Berufungsakten dem Oberprisengericht zu übersenden.

Falls das Oberprisengericht eine weitere Untersuchung des Tatbestandes oder der Beweismittel für nötig hält, hat es die Akten dem Prisengericht zurückzusenden und eine neue Untersuchung anzuordnen.

Das Prisengericht hat den Fall von dem beauftragten Rat untersuchen zu lassen und dessen Aufzeichnungen dem Staatsanwalt und dem Reklamanten vorzulegen, bevor diese dem Oberprisengericht eingeschickt werden.

§ 26. Das Oberprisengericht hat auf Grund der Akten zu urteilen und eine Urteilsschrift dem Staatsanwalt des Prisengerichts erster Instanz und dem Reklamanten zu übersenden.

Wenn die Urteile des Prisengerichts und Oberprisengerichts erlassen sind, sind die Hauptpunkte im Staatsanzeiger zu veröffentlichen.[13])

Die Gerichtssprache in den Prisengerichten und im Oberprisengericht ist die japanische.[14])

Falls jemand der japanischen Sprache nicht mächtig ist, so kann ein japanisch verstehender Dolmetscher gebraucht werden.

§ 27. Bestimmungen betreffend das Verfahren vor dem Oberprisengericht sind von diesem selbst zu erlassen.

§ 28. Die zur Einziehung verurteilten Gegenstände werden vom Staat vereinnahmt.

§ 29. Das Prisengericht hat die beschlagnahmten Schiffe und Güter bis zur Fällung des Urteils den Marinebehörden zu übergeben.

Die Marinebehörde, welche der Marineminister bestimmt, hat die Schiffe und Güter in Verwahrung zu nehmen.

§ 30. Die Ausführung des Urteils wird dem Staatsanwalt des Prisengerichts übertragen.

Zur Ausführung des Urteils kann der Staatsanwalt des Prisengerichts die Unterstützung der Marine- und Polizeibehörden in Anspruch nehmen.

§ 31. Im Falle, daß ein Schiff nach der besonderen Lage des Falles nicht mitgeführt werden kann, kommen die Bestimmungen dieser Verordnung, soweit ausführbar, zur Anwendung.

§ 32. Diese Verordnung tritt vom Tage des Erlasses[1]) an in Kraft.

---

[13]) Die Texte der Übersetzungen des Teils VI sind alle dem Staatsanzeiger entnommen.

[14]) VI 33a.

Abschnitt V.

Seeprisenordnung.

Folgendes wird als Seeprisenordnung festgesetzt.
Die Verordnung tritt am 15. März 1904 in Kraft.

Am 7. März 1904.

Das Große Hauptquartier.

Kapitel I.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Die Kaiserlichen Kriegsschiffe können in Kriegszeiten [1] [2]) in Gemäßheit der Bestimmungen dieser Verordnung Schiffe visitieren, durchsuchen und beschlagnahmen.

§ 2. Die Visitierung, die Durchsuchung und die Beschlagnahme dürfen nicht stattfinden in neutralen [3]) Hoheitsgewässern [4]) und in Gewässern, welche durch Vertrag ausdrücklich als außerhalb des Kriegsgebiets belegen bezeichnet sind. [5])

§ 3. Die Landeszugehörigkeit [6]) von Personen wird ohne Rücksicht auf ihre Nationalität nach dem Lande bestimmt, in welchem dieselben zurzeit ihren Wohnsitz haben.

§ 4. Als Wohnsitz einer Person gilt der Ort, an welchem sie ihre ständige [7]) Niederlassung hat. Doch soll bei Kaufleuten der Ort, an welchem sie ihr Hauptgeschäft betreiben, und bei kaufmännischen Konsuln der Ort, an welchem sie ihr kaufmännisches Geschäft betreiben, als Wohnsitz gelten.

§ 5. Gebiet, welches vorübergehend vom Feinde besetzt ist, gilt

---

[1]) Beginn der Kriegszeit; Kriegserklärung: VI 1a, b; 2b, c, m, n, o; 3a, b; 4b; 5a; 7.

[2]) Das Recht der prisengerichtlichen Aburteilung dauert dagegen auch noch nach Wiederherstellung des Friedens fort: VI 55a, b; 56.

[3]) Neutralität Koreas verneint: VI 1a; 2b, c, i, k, m, n; 3a; 4b; 7; 8.

[4]) 3 Meilen Grenze: VI 3a; 7; 8.

[5]) Sind Werften als Seegebiet zu betrachten?: VI 16.

[6]) Wörtlich: Landescharakter. VI 1a, b; 2a, b, c, f, i, k, l, m, n, o; 4a; 5a, c, d, e, f, h, i, k.

[7]) Vorübergehender Aufenthalt begründet keine feindliche Landeszugehörigkeit: VI 5a.

mit Bezug auf die Landeszugehörigkeit von Personen, Schiffen und Gütern als Feindesland.[8])

§ 6. Folgende Schiffe werden als feindliche angesehen:

1. Schiffe, welche im Dienst des feindlichen Staats stehen,[9]) auch wenn der Dienst ein vom Feinde erzwungener ist.

2. Schiffe, welche unter feindlicher Flagge oder mit einer besonderen Erlaubnis des feindlichen Staats[10]) fahren.

3. Schiffe, welche ganz oder teilweise[11]) dem feindlichen Staat oder einer feindlichen Person gehören.[12]) Ausgenommen hiervon sind die Schiffe, welche ein Kaiserlich japanisches Schiffszertifikat besitzen oder mit einer besonderen Erlaubnis des japanischen Staats fahren.

4. Schiffe, deren Eigentum vor dem Kriegsausbruch, aber in Voraussicht desselben, oder während des Krieges vom feindlichen Staat oder von einer feindlichen Person auf eine in Japan oder in einem neutralen Staat ihren Wohnsitz habende Person übertragen worden ist, wenn nicht der Nachweis erbracht wird, daß die Eigentumsübertragung in gutem Glauben und vollständig geschehen ist.

Wenn die Eigentumsübertragung während der Seereise stattgefunden hat, eine tatsächliche Übergabe des Schiffes aber noch nicht erfolgt ist, so gilt die Eigentumsübertragung nicht als in gutem Glauben und vollständig geschehen.

§ 7. Als japanische Schiffe werden, soweit sie nicht nach den Bestimmungen des vorigen Paragraphen zu beurteilen sind, die folgenden Schiffe angesehen:

1. Schiffe, welche ein japanisches Schiffszertifikat besitzen, sowie Schiffe, welche mit besonderer Erlaubnis der Kaiserlich Japanischen Regierung fahren.

2. Schiffe, welche solchen Personen gehören, die im Japanischen Reiche ihren Wohnsitz haben.

3. Schiffe, deren Eigentum vor dem Kriegsausbruch, aber in Voraussicht desselben, oder während des Krieges von einer Person, welche im Japanischen Reich ihren Wohnsitz hat, auf eine Person, welche in einem neutralen Staat ihren Wohnsitz hat, übertragen worden ist, wenn nicht der Nachweis erbracht werden kann, daß die Eigentumsübertragung in gutem Glauben und vollständig geschehen ist.

Wenn die Eigentumsübertragung während der Seereise stattgefunden hat, eine tatsächliche Übergabe des Schiffs aber noch nicht erfolgt ist, so gilt die Eigentumsübertragung nicht als in gutem Glauben und vollständig geschehen.

---

[8]) VI 18b, c, d, e, f; 19a, b, c, d, e, f, g, h. — [9]) VI 50; 58.
[10]) VI 56. — [11]) 5a. — [12]) Besitzverhältnisse sind belanglos: VI 15.

§ 8.[13]) Die Landeszugehörigkeit eines Gutes[14]) richtet sich nach der Landeszugehörigkeit des Eigentümers.[15])

§ 9. Die folgenden Güter werden, ungeachtet der Bestimmungen des vorigen Paragraphen, für feindliches Gut angesehen:

1. Güter, welche vor dem Kriegsausbruch, aber in Voraussicht desselben, oder während des Krieges von einem in Japan oder in einem neutralen Staat seinen Wohnsitz habenden Eigentümer oder von einer in seinem Auftrag handelnden Person an den feindlichen Staat, an eine feindliche Person oder an eine in deren Auftrag handelnde Person verschifft worden sind.

2. Güter, deren Eigentum vom feindlichen Staat oder von einer feindlichen Person vor dem Kriegsausbruch, aber in Voraussicht desselben, oder während des Krieges an eine in Japan oder in einem neutralen Staat ihren Wohnsitz habende Person übertragen worden ist, wenn nicht der Nachweis erbracht wird, daß die Eigentumsübertragung in gutem Glauben und vollständig geschehen ist.

Wenn die Eigentumsübertragung während der Reise des Schiffes, auf welchem die Güter verladen sind, stattgefunden hat, eine tatsächliche Übergabe aber noch nicht erfolgt ist, so gilt die Eigentumsübertragung nicht als in gutem Glauben und vollständig geschehen.

§ 10. Soweit Gesetze und Verordnungen, Verträge und diese Prisenordnung keine Bestimmungen enthalten, greifen die völkerrechtlichen Grundsätze Platz.

Kapitel II.

Personen, Dokumente und Güter, welche als Kriegskonterbande gelten.

§ 11. Als Kriegskonterbandepersonen gelten feindliche Soldaten und andere Personen, welche befördert werden, um beim Feinde Kriegsdienst zu leisten.[16])

§ 12. Als Kriegskonterbandedokumente gelten alle Arten von amt-

---

[13]) VI 1b; 2a, b, c, f, i, k, l, m, n, o; 5a, c, d, e, f, h, i, k.

[14]) Wörtlich: „der Landescharakter eines Guts“, d. h. die Frage, ob ein Gut feindlichen oder neutralen Charakter hat, entscheidet sich nach dem entsprechenden Charakter des Eigentümers, dessen Zugehörigkeit zu einem Lande sich wiederum nach seinem Wohnsitz bestimmt (§§ 3 und 4).

[15]) Es wird präsumiert, daß das Eigentum mit der Verschiffung auf den Empfänger übergeht; Gegenbeweis liegt dem Reklamanten ob: VI 2b, c, f, i, k, l, m, n, o; 5c, d, e, f, h, i, k.

[16]) Gegebene Parole ändert nicht die Kombattanteneigenschaft: VI 23a.

lichen Schriftstücken, welche zwischen den Beamten der feindlichen Regierung in bezug auf dienstliche Angelegenheiten ausgetauscht werden.

Die zwischen der feindlichen Regierung und ihren in einem neutralen Lande residierenden diplomatischen und konsularischen Vertretern[17]) sowie die zwischen der feindlichen Regierung und der Regierung eines neutralen Staats ausgetauschten Schriftstücke bilden hiervon eine Ausnahme.

§ 13.[18]) Folgende Güter gelten als Kriegskonterbande, wenn sie nach feindlichem Gebiet oder an die feindliche Armee oder Marine zu gelangen bestimmt sind:

Waffen, Munition, Explosivstoffe und deren Materialien (einschließlich Blei, Salpeter, Schwefel usw.) sowie Maschinen für deren Verarbeitung, Zement, Uniformen und Ausrüstungsgegenstände für Armee- und Marineangehörige, Panzerplatten, Material für Bau und Ausrüstung von Kriegsschiffen und sonstigen Schiffen und alle anderen, nicht unter die obigen fallenden Gegenstände, welche nur zum Kriegsgebrauch dienen können.

§ 14.[19]) Folgende Güter gelten nur dann als Kriegskonterbande, wenn sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sind oder nach einem Platz im Feindesland gehen, nach dessen Verhältnissen angenommen werden muß, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden:

Nahrungsmittel, Getränke, (Kleidungsstücke und deren Materialien),[20]) Pferde, Pferdegeschirr, Pferdefutter, Wagen, Steinkohle (und andere Brennmaterialien),[20]) Holz, Geld, Gold- und Silberbarren sowie Materialien zum Telegraphen-, Telephon- und Eisenbahnbau.

§ 15. In der Regel[21]) soll der Bestimmungsort eines Schiffes als der Bestimmungsort seiner Ladung gelten.

§ 16. Wenn ein Schiff, dessen Bestimmungsort nicht in feindlichem Gebiet liegt, unterwegs einen Zwischenhafen anläuft, welcher in feindlichem Gebiet liegt, oder wenn anzunehmen ist, daß das Schiff unterwegs ein Kriegsschiff oder ein sonstiges Schiff des Feindes treffen will, so gilt sein Bestimmungsort als feindliches Gebiet.

§ 17. Wenn angenommen werden muß, daß ein Schiff, dessen Bestimmungsort nicht feindliches Gebiet ist, seine Ladung nach feindlichem Gebiet befördert, so gilt, gleichgültig, ob es einmal in jenen

---

[17]) Desgl. Dokumente usw., die eine neutrale Regierung an ihre Vertreter im Feindesland schickt: VI 2e; 5a.

[18]) u. [19]) Vgl. hierzu die Stücke II und III und deren Anmerkungen.

[20]) Die eingeklammerten Stellen sind erst auf Grund der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom 9. Februar 1905 hinzugetreten. Vgl. Stück III.

[21]) Nicht unbedingt? Vgl. Erörterungen des Staatsanwalts in dem Berufungsurteil VI 18c.

Bestimmungsort einlaufen und seine Ladung landen sollte oder nicht, die Reise als eine einheitliche und der Bestimmungsort des Schiffs als von Anfang an in Feindesgebiet belegen.

§ 18. Wenn in bezug auf Güter, welche unter die Bestimmungen der Paragraphen 13 und 14 fallen, nach deren Menge und Natur deutlich hervorgeht, daß dieselben lediglich zum eigenen Gebrauch des fraglichen Schiffes bestimmt sind, so werden dieselben nicht als Kriegskonterbande betrachtet.

§ 19. Wenn Verdacht vorhanden ist, daß sich unter der Ladung eines Schiffes Kriegskonterbande befindet, so soll der Kommandant des Kriegsschiffs das Manifest, die Ausklarierungspapiere und die sonstigen Schiffspapiere prüfen sowie den Schiffskapitän und die Besatzung vernehmen, um sich über den Bestimmungsort des Schiffes sichere Kunde zu verschaffen.

Kapitel III.

Die Schiffspapiere.

§ 20. Im allgemeinen gelten die im nachstehenden aufgeführten Dokumente als Schiffspapiere:

1. Das Schiffszertifikat.

Das Schiffszertifikat ist eine von dem Registerbeamten des Heimatshafens des Schiffes ausgestellte Urkunde, welche enthalten muß:

den Namen des Schiffes,
den Tonnengehalt,
den Vor- und Zunamen des Kapitäns,
die genauen Angaben über die Art und Weise des Erwerbs des Schiffes, Vor- und Zunamen des eingetragenen Eigentümers, seine Nationalität usw.

2. Der Reisepaß.

Der Reisepaß ist ein von der Regierung des Landes, welchem das Schiff angehört, auf Antrag visitiertes Dokument, in welchem unter Angabe der Besatzung, der Passagiere, der Güter und Handelswaren die Genehmigung zur freien und ungehinderten Reise nachgesucht wird. Er enthält in der Regel den Vor- und Zunamen sowie den Wohnsitz des Kapitäns, ferner den Namen, die Bauart und den Bestimmungsort des Schiffes.

3. Der Seebrief.

Der Seebrief ist ein von den Behörden des Ausrüstungshafens des Schiffs ausgestelltes Dokument, in welchem das Recht erteilt

wird[21a]) unter Führung der Flagge und mit einem Reisepaß seines Staates zu fahren. In der Regel enthält er Angaben über Art und Menge der Ladung sowie über deren Eigentümer und Bestimmungsort.

4. Der Chartervertrag.

Der Chartervertrag ist ein zwischen dem Eigentümer oder Kapitän eines Schiffes und dem Charterer abgeschlossener Vertrag über die Vermietung des Schiffes im ganzen oder zu einem Teil. Derselbe enthält in der Regel Angaben über Vor- und Zunamen des Kapitäns, über den Namen des Schiffes, über seine Bauart, über den Hafen, woselbst das Schiff zur Zeit des Vertragsabschlusses verankert liegt, über Vor- und Zunamen sowie den Wohnsitz des Charterers, über die Art der Ladung, den Ladehafen und den Löschhafen sowie über die Fracht.

5. Das Schiffsjournal.

Das Schiffsjournal ist das Tagebuch, welches der Kapitän nach den gesetzlichen Bestimmungen des Heimatlandes des Schiffes führt.

6. Das Privat-Schiffsjournal.

Das Privat-Schiffsjournal ist das Tagebuch, welches der Schiffskapitän zur Informierung für den Reeder führt.

7. Der Schiffsbauvertrag.

Der Schiffsbauvertrag muß sich in allen solchen Fällen auf dem Schiff vorfinden, wo nach Erbauung des Schiffes ein Wechsel in der Person des Eigentümers nicht stattgefunden hat, und ist das Dokument, aus welchem sich beim Nichtvorhandensein eines Reisepasses, einer Erlaubnis zur Ausübung der Seefahrt oder eines Schiffszertifikats die Nationalität des Schiffes ergibt.

8. Ein Verkaufsvertrag.

Verkaufsvertrag nennt man das Dokument, durch welches der Übergang des Eigentums an einem Schiff auf einen Käufer bescheinigt wird.

9. Die Konnossemente.

Die Konnossemente sind Abschriften der Urkunden, welche in der Regel für alle geladenen Güter ausgestellt werden, und die an Bord befindlichen sind Abschriften der zur Zeit der Verschiffung von dem Kapitän dem Verlader ausgehändigten Bescheinigungen. Sie enthalten gewöhnlich Vor- und Zunamen des Verladers, Tag und Ort der Verladung, den Namen sowie den Bestimmungsort des Schiffes, Art, Menge sowie Bestimmungsort der Ladung und den Betrag der Fracht.

10. Die Deklarationen.

Die Deklarationen, welche unter allen Umständen die Güter be-

---

21a) Es ist nicht gesagt, wem das Recht erteilt wird. Doch läßt die grammatische Konstruktion annehmen, daß das Recht dem Schiff erteilt werde, während tatsächlich der Seebrief dem Kapitän das Recht zur Fahrt mit dem betreffenden Schiff erteilt.

gleiten, enthalten eine genaue Beschreibung jedes einzelnen Stücks, den Wert, die Fracht, die Angaben über den Zoll und die sonst darauf lastenden Abgaben, den Vor- und Zunamen sowie Wohnort des Verladers und des Ladungsempfängers.

11. Das Ladungsverzeichnis.

Das Ladungsverzeichnis ist ein Dokument, welches Vor- und Zunamen des Verladers und des Ladungsempfängers sowie für jedes Stück die Marken und Nummern und die Menge der darin enthaltenen einzelnen Güter, desgleichen eine mit dem Konnossement übereinstimmende Frachtberechnung enthält, und von dem Schiffsagenten, der die Ausklarierung des Schiffs bei den Zollbehörden besorgt, und dem Kapitän unterzeichnet ist.

12. Der Ausklarierungsschein.

Der Ausklarierungsschein ist das Dokument, welches dem Schiff von den Zollbehörden des zuletzt verlassenen Hafens zum Ausweis darüber gegeben wird, daß es seinen Zoll bezahlt hat. Es enthält außerdem die Angabe der Ladung und des Bestimmungshafens.

13. Die Musterrolle.

Die Musterrolle enthält Vor- und Zunamen, Alter, Dienststellung, Wohnsitz und Geburtsort jeder einzelnen zur Schiffsbesatzung gehörigen Person.

14. Die Heuerverträge.

Die Heuerverträge, welche von den einzelnen zu der Besatzung gehörigen Personen unterzeichnet sind, enthalten genaue Angaben über die Ausdehnung der Seereise sowie über die Zeitdauer der Ausheuerung, auf welche sich der Vertrag bezieht.

15. Die Gesundheitspässe.

Die Gesundheitspässe sind Dokumente, in welchen beurkundet wird, daß in dem Ausfahrtshafen des Schiffes keine ansteckende Krankheit geherrscht hat, und daß zur Zeit der Ausfahrt an Bord des Schiffes keine Fälle ansteckender Krankheiten vorgekommen sind.

Kapitel IV.

Blockade.[22]

§ 21. Eine Blockade gilt als effektiv, wenn die feindlichen Häfen oder Küsten mit einer tatsächlichen Macht gesperrt sind, welche ausreicht, um für das Ein- und Ausfahren bzw. die Annäherung von Schiffen an dieselben eine offenbare Gefahr darzustellen.[23]) Doch ver-

[22]) Entscheidungen über Blockadebruch: VI 20; 22a, b; 24a, b; 25.

[23]) VI 20; 25.

liert die Blockade nicht schon dadurch ihre Wirksamkeit, daß die Flotte oder das Kriegsschiff wegen schlechten Wetters oder, um den Zweck der Blockade zu erreichen, sich vorübergehend von dem Blockadegebiet entfernt.

§ 22. Wenn eine Blockade besteht, muß der Kommandant des Geschwaders oder Kriegsschiffs nach dem Formular Nr. 1 unter Ausfüllung des Blockadegebiets und des Tags, von welchem an die Blockade durchgeführt wird, eine Blockadeerklärung erlassen.

§ 23. Wenn eine Blockade, nachdem sie ihre Wirksamkeit verloren hatte, aufs neue wieder durchgeführt wird, oder wenn eine Veränderung im Blockadegebiet eintritt, so ist eine neue Blockadeerklärung in Gemäßheit des vorigen Paragraphen zu erlassen.

§ 24. Sofort nach Erlaß der Blockadeerklärung durch den Kommandanten eines Geschwaders oder Kriegsschiffes hat derselbe nach den folgenden Nummern zu verfahren:

1. Er hat dem Marineminister von dem Erlaß der Blockadeerklärung Meldung zu machen.

2. Er hat den im Ausland, soweit es dem Blockadegebiet benachbart ist, residierenden Kaiserlich Japanischen Gesandten die Blockadeerklärung mit dem Ersuchen mitzuteilen, die betreffenden fremden Regierungen und die sämtlichen bei denselben beglaubigten diplomatischen und konsularischen Vertreter von dem Bestehen der Blockade zu benachrichtigen.

3. Er hat den Konsuln der Mächte, welche in neutralen Plätzen in der Nähe des Blockadegebiets ihren Amtssitz haben, die Bekanntmachung zuzusenden und auch sonst alle notwendigen Schritte zu tun, um die Tatsache der Blockade allgemein bekannt werden zu lassen.

4. Er hat nach Möglichkeit den in Betracht kommenden Behörden innerhalb des Blockadegebiets sowie den Konsuln der neutralen Staaten daselbst unter Heißung der Parlamentärflagge die Blockadeerklärung mitzuteilen.

§ 25. Wenn es erwiesen ist, daß ein Kapitän, sei es durch direkten Empfang einer Warnung seitens eines Kaiserlichen Kriegsschiffs oder durch öffentliche oder private Nachricht oder auf irgend eine andere Weise von dem Bestehen der Blockade Kenntnis gehabt hat, so wird die Blockade als dem Kapitän tatsächlich mitgeteilt erachtet.

§ 26. In folgenden Fällen wird die Blockade als dem Kapitän vermutlich mitgeteilt erachtet:

1. Wenn anzunehmen ist, daß der Kapitän Mitteilung von der Blockade erhalten hat, weil den maßgebenden Behörden des Staats, dem sein Schiff angehört, die Anzeige über das Bestehen der Blockade übersandt worden und seitdem genügende Zeit verstrichen ist, um diese

Behörden in die Lage zu setzen, ihren Staatsangehörigen hiervon Kenntnis zu geben, ohne Rücksicht darauf, ob dies tatsächlich geschehen ist oder nicht.

2. Wenn anzunehmen ist, daß der Kapitän Mitteilung von der Blockade erhalten hat, weil die Tatsache allgemein öffentlich bekannt gegeben ist.

§ 27. Folgende Schiffe gelten als aus der Blockade ausgebrochen:

1. Schiffe, welche aus dem blockierten Gebiet entweichen oder zu entweichen suchen.[24])

2. Schiffe, welche von einem aus dem Blockadegebiet ausgebrochenen Schiffe außerhalb des Blockadegebiets Ladung übernehmen oder überzunehmen versuchen.

§ 28. In folgenden Fällen greifen für Schiffe die Bestimmungen des vorigen Paragraphen nicht Platz:

1. Wenn ein Schiff auf Grund einer von der Kaiserlichen Regierung oder von dem Kommandierenden des blockierenden Geschwaders oder Kriegsschiffes ausgestellten besonderen Erlaubnis aus dem Blockadegebiet ausfährt.

2. Wenn ein Schiff ohne Kenntnis von der Blockade in das Blockadegebiet eingelaufen ist und sich ohne Ladung wieder daraus entfernt.

3. Wenn sich ein Schiff zur Zeit der Verhängung der Blockade im Blockadegebiet befand und sich ohne Ladung daraus entfernt.

4. Wenn ein Schiff mit einer innerhalb des Blockadegebiets vor der Verhängung der Blockade eingenommenen Ladung das Blockadegebiet verläßt.

§ 29. Folgende Schiffe gelten, wenn sie von der Blockade Mitteilung erhalten haben,[25]) als in die Blockade eingebrochen:

1. Schiffe, welche die Blockadelinie überschreiten und in das Blockadegebiet eindringen oder einzudringen suchen.[26])

2. Schiffe, welche sich in der Nähe des Blockadegebiets befinden und von denen offenbar anzunehmen ist, daß sie nach dem Blockadegebiet fahren, welches auch immer der aus ihren Schiffspapieren sich ergebende Bestimmungsort sein möge.

3. Schiffe, welche ihre Ladung außerhalb des Blockadegebiets auf ein anderes Schiff umladen und auf diesem die Blockadelinie passieren und in das Blockadegebiet gelangen lassen oder gelangen zu lassen versuchen.

4. Schiffe, welche mit Bestimmung nach einem blockierten Hafen reisen.

§ 30. In den folgenden Fällen greifen für Schiffe die Bestimmungen des vorigen Paragraphen nicht Platz:

---

[24]) VI 20; 25. — [25]) Vgl. §§ 25, 26. — [26]) VI 20; 22a, b; 24a, b; 25.

1. Wenn ein Schiff eine von der Japanischen Regierung oder vom Kommandanten des blockierenden Geschwaders oder Kriegsschiffs ausgestellte besondere Erlaubnis hat.

2. Wenn darin, daß der Kapitän eines Schiffes, welches aus großer Entfernung gekommen ist, den blockierten Hafen zum Bestimmungshafen gemacht hat, indem er es darauf ankommen ließ, ob die Blockade aufgehoben sein würde, und mit der Absicht, andernfalls den Bestimmungshafen zu ändern, ein Grund zu erblicken ist, aus welchem das Schiff freizulassen ist.

3. Wenn es klar ist, daß ein Kapitän seine Absicht, den blockierten Hafen als Bestimmungsort zu nehmen, aufgegeben hat.

4. Wenn ein Schiff wegen schlechten Wetters, Mangels an Lebensmitteln oder sonstiger unvermeidlicher Umstände in einen Hafen einzulaufen genötigt ist, und weil ein anderer Hafen, in den es einlaufen könnte, nicht vorhanden ist, in das Blockadegebiet einfährt.

§ 31. Wenn die Blockade aufgehoben wird,[27]) so hat der Kommandant des Geschwaders oder des Kriegsschiffs dies sofort dem Marineminister zu melden und auch sonst alle erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, damit die Aufhebung der Blockade allgemein bekannt wird.

Kapitel V.

Gründe für Visitierung, Durchsuchung und Aufbringung.

§ 32. Die Visitierung und die Untersuchung kann gegen jedes Privatschiff ohne Unterschied der Nationalität zur Ausübung gebracht werden, wenn angenommen werden muß, daß Verdachtsgründe vorliegen, die seine Aufbringung nötig machen.

§ 33. In dem Falle, daß ein neutrales Schiff von einem Kriegsschiff des Staates, dem es angehört, geleitet wird, darf die Visitierung und Durchsuchung nicht ausgeübt werden, wenn der Kommandant des geleitenden Kriegsschiffs darüber, daß sich an Bord des fraglichen Schiffes weder Kriegskonterbandepersonen, noch Kriegskonterbandedokumente, noch Kriegskonterbandegüter befinden, sowie, daß die Schiffspapiere in Ordnung sind, eine schriftliche, von ihm unterzeichnete Erklärung abgibt, in welcher auch die Nationalität, der Ausgangs- und Bestimmungshafen des Schiffes klar bezeichnet sind. Die vorstehende Bestimmung soll indessen, wenn schwerwiegende Verdachtsgründe vorliegen, keine Anwendung finden.

---

[27]) **Aufhebung der Blockade nach Aufbringung und vor Abgabe der prisengerichtlichen Entscheidung ist kein Grund für Freigabe: VI 25.**

§ 34. Findet die Visitierung oder die Durchsuchung einem neutralen[28]) Postschiff gegenüber statt, so darf, wenn von einem auf dem Schiff mitfahrenden Postbeamten des betreffenden Staats die schriftliche, eidliche Versicherung abgegeben wird, daß sich in den Postsäcken keine Kriegskonterbandedokumente befinden, die Durchsuchung mit Bezug auf diese Säcke nicht ausgeübt werden, es sei denn, daß schwerwiegende Verdachtsgründe vorliegen.

§ 35. Sämtliche feindliche Schiffe unterliegen der Aufbringung.[29]) Doch sind die im folgenden bezeichneten Schiffe von der Aufbringung auszunehmen, wenn es klar ist, daß sie ausschließlich[30]) zu den Arbeiten oder Aufgaben verwendet werden, zu denen sie bestimmt sind:

1. Küstenfischereifahrzeuge,[31])
2. Schiffe, welche zu wissenschaftlichen, zu philanthropischen oder zu Missionszwecken[32]) fahren,
3. Schiffe im Dienste von Leuchttürmen,
4. Schiffe zum Austausch von Kriegsgefangenen.

§ 36. Japanische Schiffe, welche im Handelsverkehr mit dem feindlichen Staat oder mit feindlichen Personen oder mit der Absicht solchen Handelsverkehrs fahren, unterliegen ebenfalls der Aufbringung, jedoch sind Schiffe, welche von dem Ausbruch des Krieges noch keine Kenntnis haben oder welche sich im Besitz einer besonderen Erlaubnis der Japanischen Regierung befinden, ausgenommen.

§ 37. Die im folgenden aufgezählten Schiffe unterliegen der Aufbringung ohne Rücksicht auf ihre Landeszugehörigkeit:[33])

1. Schiffe, welche Kriegskonterbandepersonen,[34]) Kriegskonterbandedokumente oder Kriegskonterbandegüter[35]) an Bord haben.
2. Schiffe, welche nicht ordnungsmäßig mit Schiffspapieren versehen sind oder dieselben absichtlich vernichtet oder verborgen haben oder gefälschte Schiffspapiere vorweisen.[36])
3. Schiffe, welche eine Blockade gebrochen haben.[37])
4. Schiffe, von welchen ihrer Ausrüstung nach anzunehmen ist, daß sie ausgerüstet worden sind, um für den feindlichen Kriegsdienst bereitgestellt zu werden.
5. Schiffe, von denen anzunehmen ist, daß sie im Interesse des

[28]) Nicht feindlichen: VI 4b.

[29]) VI 1a; 2b; 3a; 4b; 5a; 6; 7; 8; 9; 10a; 13; 14; 15; 16; 50; 54a; 56; 58.

[30]) Fall des Lazarettschiffs „Orel": VI 54a, b.

[31]) Nicht Hochseefischereifahrzeuge: VI 6; 7; 8.

[32]) Analog sind auch Güter, welche Missionen gehören, nicht einzuziehen: VI 5a.

[33]) Nicht Nationalität; vgl. §§ 5, 6 und 7. — [34]) VI 23a.

[35]) VI 11; 18a; 19a; 21; 26a; 27a; 30a; 31a; 32a; 33b; 34a; 35a; 36; 37a; 38; 39a; 40a; 41; 42; 43a; 44a; 45; 46; 48a; 49a; 51a; 55a; 57.

[36]) VI 21. — [37]) VI 20; 22a; 24a; 25.

Feindes Kundschafterdienste leisten [38]) oder Nachrichten übermitteln oder sonst offenbar tätig sind, um den Feind zu unterstützen.

6. Schiffe, welche sich der Visitierung oder der Durchsuchung widersetzen.

7. Schiffe, welche im Geleit feindlicher Kriegsschiffe fahren.

§ 38. Von der Aufbringung ist abzusehen, wenn ein Schiff, welches Kriegskonterbandepersonen, Kriegskonterbandedokumente oder Kriegskonterbandegüter an Bord hat, von dem Ausbruch des Kriegs noch keine Kenntnis hat. [39])

Dagegen kann der Umstand, daß der Kapitän die Kriegskonterbandeeigenschaft der an Bord befindlichen Personen oder Dokumente oder Güter nicht kannte, oder daß er zur Anbordnahme derselben durch Drohungen des Feindes gezwungen worden ist, nicht als Grund angenommen werden, von der Aufbringung abzusehen.

§ 39. In den nachstehend aufgeführten Fällen können Schiffe ohne Rücksicht auf ihre Landeszugehörigkeit [33]) aufgebracht werden:

1. Wenn ein Schiff Schiffspapiere, mit denen es unbedingt versehen sein müßte, nicht vorweist oder wenn die Schiffspapiere nicht in Ordnung sind. [40])

2. Wenn die Schiffspapiere widersprechende Angaben enthalten, [40]) oder wenn die Auskunft des Kapitäns mit dem Inhalt der Schiffspapiere nicht im Einklang steht.

3. Wenn, ohne daß die Fälle der beiden vorigen Nummern vorliegen, auf Grund des Ergebnisses der Visitierung oder der Durchsuchung dringender Verdacht besteht, daß das Schiff nach den Bestimmungen der §§ 35—37 aufzubringen ist.

Kapitel VI.

Behandlung der aufgebrachten Schiffe, ihrer Ladung und ihrer Besatzung.

§ 40. Feindliche Schiffe [41]) werden eingezogen. [42]) [43])

Die unter der Ladung der im vorigen Absatz bezeichneten Schiffe befindlichen [44]) feindlichen Güter [45]) werden eingezogen. [42]) Wenn aber

[38]) VI 50; 53. — [39]) VI 11.

[40]) VI 17; 26a; 27a; 29a; 30a; 31a; 32a; 33a; 34a; 35a; 36; 37a; 38; 39a; 41; 42; 43a; 44a; 45; 46; 48a; 49a; 51a; 55a.

[41]) VI 1a; 2b; 3a; 4b; 5a; 6; 7; 8; 9; 10a; 13; 14; 15; 16; 50; 54a; 56; 58.

[42]) Ungeachtet Unkenntnis vom Kriegszustand: VI 1a, b; 2b, i, k; 3a; 4b; 5e, f, h; 6; 7; 8.

[43]) Das Recht der Einziehung ist ein absolutes: VI 2d; 3b; 5a, k.

[44]) Gleichgültig, ob vor dem Kriege verschifft: VI 2c, f, m, n; 5d, e, f, h.

[45]) VI 1b; 2b, c, f, i, k, l, m, n, o; 4b; 5a, c, d, e, f, h, i, k; 6; 7; 8; 10a; 15; 54b; 56; 58.

ein solches Schiff Kriegsausrüstung trägt, so wird die gesamte Ladung eingezogen.

§ 41. Japanische Schiffe, welche im Handelsverkehr mit dem feindlichen Staat oder mit feindlichen Personen oder mit der Absicht solchen Handelsverkehrs fahren, werden eingezogen.

Die unter der Ladung solcher Schiffe befindlichen, dem Schiffseigentümer gehörigen und die feindlichen Güter werden eingezogen.

§ 42. Kriegskonterbandepersonen werden zu Kriegsgefangenen gemacht,[46]) Kriegskonterbandedokumente werden eingezogen.

Schiffe, welche Kriegskonterbandepersonen[47]) oder -Dokumente an Bord haben, sowie die den Eigentümern[48]) der Schiffe gehörigen Güter werden eingezogen. Wird indessen der klare Beweis erbracht, daß der Kapitän ohne sein Verschulden die Sachlage nicht kannte, so findet diese Bestimmung keine Anwendung.

§ 43. Kriegskonterbandegüter[49]) und die dem Eigentümer derselben gehörigen Güter[50]) werden eingezogen.[51]) [52])

Ist der Eigentümer eines Schiffes zugleich Eigentümer von Kriegskonterbandegütern, welche auf dem Schiff verladen sind, so wird das Schiff eingezogen.[53])

§ 44. Schiffe, welche unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbandegüter an Bord haben, sowie die dem Eigentümer solcher Schiffe gehörigen Güter werden eingezogen.[54]) [55])

§ 45. Schiffe, welche eine Blockade brechen, und deren Ladung werden eingezogen.[56]) Wenn indessen ein Ladungseigentümer den Beweis erbringt, daß er von der Sache nichts gewußt hat, so ist seine Ladung freizugeben.

§ 46. Schiffe, von welchen anzunehmen ist, daß sie ausgerüstet sind, um für den Kriegsgebrauch des Feindes bereitgestellt zu werden, sowie die dem Eigentümer eines solchen Schiffes gehörigen Güter werden eingezogen.

---

[46]) VI 22a. — [47]) VI 23a. — [48]) Analoge Ausdehnung auf den Charterer: VI 23b.

[49]) VI 18b, c, d, e, f; 19b, c, d, e, f, g, h; 26b; 27b; 28b; 29b; 30b, c; 31b; 32b; 33c; 34b; 35b; 36; 37a; 38; 39b; 40b; 41; 42; 43b; 44b; 45; 46; 48b; 44b; 45; 46; 48b; 49b; 51b; 55b; 57. — [50]) VI 18b, c; 30a; 37a; 55b.

[51]) Gleichgültig, ob die dem Eigentümer der Güter gehörige Konterbande absolute oder relative Konterbande ist: VI 18c.

[52]) Auch wenn nicht nach demselben Orte verschifft wie die Konterbande: VI 18c.

[53]) VI 38; 40a; 41; 42; 44a.

[54]) VI 26a; 27a; 29a; 30a; 31a; 32a; 33b; 34a; 35a; 36; 37a; 38; 39a; 41; 42; 43a; 44a; 45; 46; 48a; 49a; 51a; 55a.

[55]) Es genügt indes schon zur Einziehung des Schiffes, daß dasselbe einen Konterbandetransport „bezweckt“ oder „unternommen“ hat: VI 28a; 40a; 57. Dies ist auch in allen Oberprisengerichtsentscheidungen bezüglich Konterbandetransports (Fälle unter Anmerkung 54) ausgesprochen, wenn auch dort die Einziehung noch anderweitig begründet ist. — [56]) VI 20; 22a; 24a; 25.

§ 47. Schiffe, von denen anzunehmen ist, daß sie im Interesse des Feindes Kundschafterdienste geleistet[57]) oder Nachrichten übermittelt haben oder sonst offenbar tätig gewesen sind, um den Feind zu unterstützen[58]), sowie die dem Eigentümer eines solchen Schiffes gehörige Ladung werden eingezogen.

§ 48. Schiffe, welche sich der Visitierung oder der Durchsuchung widersetzt haben, sowie die dem Eigentümer eines solchen Schiffes gehörige Ladung werden eingezogen.

§ 49. Schiffe, welche im Geleit feindlicher Kriegsschiffe fahren, sowie die dem Eigentümer eines solchen Schiffes gehörige Ladung werden eingezogen.

§ 50. Der Kapitän und die Besatzung eines feindlichen Schiffes können zu Kriegsgefangenen gemacht werden. Nicht zulässig ist dies von Passagieren sowie bezüglich des Kapitäns und der Mannschaft eines nichtfeindlichen Schiffes. Indessen können Personen festgehalten werden, von denen anzunehmen ist, daß sie als Zeugen gebraucht werden.

Kapitel VII.

Verfahren bei der Aufbringung.

§ 51. Der Kriegsschiffskommandant soll bei der Visitierung oder der Durchsuchung nicht mehr, als nötig ist, das Schiff aus seinem ursprünglichen Kurs bringen und überhaupt bemüht sein, dem Schiff so wenig Störung wie möglich zu verursachen.

§ 52. Der Kriegsschiffskommandant braucht bei der Verfolgung eines Schiffes die japanische Kriegsflagge nicht zu zeigen, darf auch eine falsche Flagge führen. Er muß aber, kurz bevor er dem Schiff den Befehl erteilt, anzuhalten, unbedingt die Kaiserlich Japanische Kriegsschiffsflagge heißen.

§ 53. Unter keinen Umständen darf der Kriegsschiffskommandant von dem zu visitierenden oder zu durchsuchenden Schiff verlangen, daß es ein Boot, Leute von der Besatzung oder seine Schiffspapiere usw. an Bord des Kriegsschiffes senden solle.

§ 54. Der Kriegsschiffskommandant hat zunächst dem in Betracht kommenden Schiff durch Flaggensignale oder durch Signale mit der Dampfpfeife bekannt zu geben, daß er es zu visitieren oder zu durchsuchen beabsichtigt. Zur Nachtzeit ist über der Kriegsschiffsflagge eine weiße Laterne zu heißen, welche an Stelle der Flaggensignale tritt.

Wenn wegen schlechten Wetters die Absicht der Visitierung in der im vorigen Absatz angegebenen Weise nicht kundgegeben werden kann,

---

[57]) VI 50; 53. — [58]) VI 54a, b.

oder wenn das Schiff den Signalen nicht entspricht, sind hintereinander zwei blinde Schüsse abzugeben, und, wenn dann noch nötig, ist ein scharfer Schuß vorn am Schiff vorbei zu feuern.

Wenn trotz der Beobachtung der Bestimmungen des vorigen Absatzes das Schiff dem Befehl, anzuhalten, nicht Folge leistet, ist zunächst ein scharfer Schuß in die Takelage abzugeben und nur zuletzt darf auf den Schiffskörper geschossen werden.

§ 55. Wenn das Schiff anhält, hat der Kommandant einen Offizier, dem er je nach Bedarf zur Unterstützung noch andere Offiziere beigeben kann, zur Visitierung in einem Boot an Bord des Schiffes zu schicken.

Die Bootsmannschaft darf keine Waffen tragen, doch bestehen gegen die Mitnahme der Waffen im Boot keine Bedenken.

Wenn der Offizier dies beim Anbordgehen für erforderlich hält, kann er bis zu zwei Mann von der Bootsmannschaft mitnehmen.

§ 56. Wenn der visitierende Offizier Verdachtsmomente erblickt, soll er in höflicher Form Einsicht in die Schiffspapiere fordern. Wenn aber der Kapitän die Vorzeigung der Papiere verweigert, so kann der Offizier sie zwangsweise fordern.

§ 57. Wenn der visitierende Offizier nach Prüfung der Schiffspapiere zu der Ansicht kommt, daß zu einer Aufbringung des Schiffs kein Anlaß vorliegt, so hat er dasselbe nach Einholung der Befehle des Kriegsschiffskommandanten sofort freizugeben.

§ 58. Wenn der visitierende Offizier nach Prüfung der Schiffspapiere zu der Ansicht kommt, daß noch Verdachtsmomente vorliegen, so hat er zur Durchsuchung des Schiffes zu schreiten.

Wenn der visitierende Offizier dies für erforderlich hält, kann er im Falle des vorigen Absatzes die Bootsmannschaft zu seiner Unterstützung an Bord kommen lassen oder auch vom Kriegsschiff Unterstützung erbitten.

§ 59. Die Durchsuchung hat in Gegenwart des Schiffskapitäns oder seines Vertreters stattzufinden.

§ 60. Verschlossene Räume oder Behältnisse soll der Kapitän oder dessen Vertreter zu öffnen veranlaßt werden. Wenn sie sich weigern, können die den Umständen des Falls entsprechenden Maßregeln ergriffen werden.

§ 61. Kommt der visitierende Offizier im Laufe der Durchsuchung zu der Ansicht, daß zu einer Aufbringung des Schiffes kein Anlaß vorliegt, so hat er die Untersuchung zu unterbrechen und das Schiff nach Einholung der Befehle des Kriegsschiffskommandanten sofort freizugeben.

§ 62. Ehe der visitierende Offizier das Schiff verläßt, hat er den Kapitän desselben zu befragen, ob derselbe Einwendungen gegen das

bei der Visitierung und der Durchsuchung beobachtete Verfahren zu erheben habe. Ist dies der Fall, so hat er denselben zu veranlassen, ihm eine schriftliche Aufzeichnung über diese Einwendungen zu übergeben.

§ 63. Der visitierende Offizier hat in das Schiffsjournal einen Vermerk einzutragen, in welchem er genaue Angaben über Zeit und Ort der Visitierung oder Durchsuchung, über den Namen des visitierenden Kriegsschiffes, über die Dienststellung sowie über den Vor- und Zunamen seines Kommandanten zu machen, und welchen er unter Angabe seiner eigenen Dienststellung mit Vor- und Zunamen zu unterzeichnen hat.

§ 64. Handelt es sich um Schiffe, welchen die Bekanntmachung über eine Blockade nicht zugegangen war, oder um solche, welche in Gemäßheit des § 30 Ziffer 2 oder in Gemäßheit der Bestimmungen der §§ 36 oder 38 wegen Unkenntnis vom Ausbruch des Krieges der Aufbringung nicht unterliegen, so hat der visitierende Offizier in ihr Schiffsjournal oder in diejenigen Schiffspapiere, welche über die Staatsangehörigkeit des Schiffes Auskunft geben, nach Formular 2 oder 3 eine Warnung einzutragen und dem Schiff zu befehlen, umzukehren, beziehungsweise andere geeignete Maßregeln zu ergreifen, wie zum Beispiele, das Schiff einen anderen Kurs nehmen zu lassen[59]) oder dergleichen.

§ 65. Wenn dem Kommandanten des Kriegsschiffs nach der Visitierung und der Durchsuchung noch Verdachtsmomente vorzuliegen scheinen, so muß er zunächst durch den visitierenden Offizier ein Verhör des Kapitäns vornehmen lassen; erscheint nach diesem Verhör die Aufbringung noch geboten, so ist das Schiff aufzubringen.

§ 66. Bei der Entscheidung der Frage, ob ein Schiff aufzubringen ist oder nicht, sollen die Art des Schiffes, seine Ausrüstung, seine Ladung, seine Schiffspapiere, sowie der Kapitän, die Mannschaft und deren Aussagen berücksichtigt werden.[60])

§ 67. Wenn der Kommandant des Kriegsschiffes beschlossen hat, daß das Schiff aufzubringen sei, so hat er dem Kapitän die Gründe der Aufbringung bekannt zu geben und einen Offizier und die erforderlichen Unteroffiziere und Mannschaften an Bord zu senden und von dem Schiffe Besitz zu ergreifen. Wenn aber infolge schlechten Wetters oder aus sonstigen Gründen die Entsendung des Offiziers, der Unteroffiziere und der Mannschaften untunlich ist, so hat der Kriegsschiffskommandant das Schiff die Flagge herunterholen zu lassen und Befehl zu erteilen,

---

[59]) VI 11.

[60]) **Hieraus ist nicht zu schließen, daß das Prisengericht bei der Beweisaufnahme an diese aus der Prise stammenden Beweismomente gebunden ist: VI 25; 26b; 27b. Anders jedoch der Staatsanwalt VI 29b, Anmerkung 4.**

wohin es sich begeben soll. Leistet der Kapitän diesem Befehl nicht Folge, so kann der Kriegsschiffskommandant die nach den Umständen des Falls erforderlichen Maßregeln ergreifen.

§ 68. Wenn der Kriegsschiffskommandant ein Postschiff aufgebracht hat, so hat er die Postsäcke, soweit dieselben unverfänglich erscheinen, in versiegeltem Zustand von Bord herauszugeben und dafür Sorge zu tragen, daß dieselben mit der nächsten Gelegenheit schnell an ihren Bestimmungsort gelangen.

§ 69. Der Kriegsschiffskommandant hat die Passagiere des aufgebrachten Schiffes, soweit dieselben nicht als Kriegskonterbandepersonen zu betrachten oder soweit sie nicht, weil ihr Zeugnis erheblich erscheint, festzuhalten sind, in einem möglichst geeigneten Hafen an Land gehen zu lassen.

§ 70. Der Kriegsschiffskommandant, der ein Schiff aufgebracht hat, muß, wenn sich später herausstellt, daß die Aufbringung nicht gerechtfertigt war, das Schiff unverzüglich freigeben.

§ 71. Der Kriegsschiffskommandant hat in das bei diesem Kriegsschiff geführte Schiffsjournal sämtliche wichtigen Tatsachen in bezug auf die Visitierung, die Durchsuchung und die Aufbringung eines Schiffes einzutragen.

§ 72. Der Kriegsschiffskommandant hat über die Visitierung, die Durchsuchung und die Aufbringung einen eingehenden Bericht abzufassen und denselben zusammen mit seinem eigenen Gutachten über den Fall unverzüglich dem Marineminister einzureichen.

§ 73. Der Kriegsschiffskommandant kann, falls er ein vom Feind aufgebrachtes japanisches oder neutrales Schiff diesem wieder abgenommen hat, vorausgesetzt, daß dasselbe noch nicht in einen feindlichen Hafen gebracht oder vom Feind für Kriegszwecke gebraucht worden ist, freilassen.

Kapitel VIII.

Das Verfahren nach der Aufbringung.

§ 74. Der Kriegsschiffskommandant hat, sobald er von einem Schiff Besitz ergriffen hat, die auf das Schiff und die Ladung bezüglichen Papiere sowie sämtliche sonstigen an Bord befindlichen Papiere mit Beschlag zu belegen und sofort der Reihe nach zu ordnen, zu numerieren und zu kuvertieren und das Kuvert mit seinem und des Kapitäns Siegel oder Unterschrift zu versehen und über den Vorgang ein nach Formular Nr. 4 abgefaßtes Protokoll beizufügen.

Es ist üblich, daß dies Protokoll von derjenigen Person abgefaßt

wird, welche die beschlagnahmten Papiere in Empfang genommen oder ausfindig gemacht hat.

§ 75. Wenn zerstörte und weggeworfene oder versteckte Papiere aufgelesen oder ausfindig gemacht worden sind, so hat der Kriegsschiffskommandant, wie im vorigen Paragraphen angegeben, zu verfahren. Indessen ist in diesem Falle das Protokoll nach Formular 5 abzufassen.

§ 76. Der Kriegsschiffskommandant hat nach Formular Nr. 6 eine Aufstellung der auf dem Schiff vorgefundenen Gelder, Wertpapiere und sonstigen Wertgegenstände in 2 Exemplaren anzufertigen, deren eines er dem Kapitän auszuhändigen hat.

§ 77. Der Kriegsschiffskommandant hat womöglich die Luken des aufgebrachten Schiffs zu schließen und zu versiegeln und dafür Sorge zu tragen, daß sich niemand etwas von der Ladung, vom Schiffsgerät oder von irgendwelchen im Schiff befindlichen Sachen aneignen kann.

§ 78. Der Kommandant und die Offiziere des Kriegsschiffs haben sämtlich dafür Sorge zu tragen, daß der Kapitän und die Besatzung des aufgebrachten Schiffs sowie die als Kriegsgefangene zu betrachtenden Personen gut behandelt, und daß sie bezüglich ihres Privateigentums geschützt werden.

Den als Kriegsgefangenen zu betrachtenden Personen gegenüber können, wenn dies erforderlich erscheint, Zwangsmaßregeln zur Anwendung kommen. Den übrigen auf dem Schiff befindlichen Personen gegenüber aber dürfen Zwangsmaßregeln nur aus ganz besonderen Gründen zur Anwendung gebracht werden.

§ 79. Der Kriegsschiffskommandant hat zur Navigierung des aufgebrachten Schiffes einen Prisenoffizier zu ernennen, dem die erforderlichen Unteroffiziere und Mannschaften beizugeben sind. Diese hat er an Bord zu schicken, um unverzüglich das Schiff mit seiner Ladung nach dem nächsten japanischen Hafen, in welchem ein Prisengericht seinen Sitz hat, oder einem in dessen Nähe belegenen anderen japanischen Hafen überzuführen.

§ 80. Der Kriegsschiffskommandant kann den Kapitän und die Mannschaft des aufgebrachten Schiffs ersuchen, den Prisenoffizier nach dessen Weisungen in der Navigierung des Schiffes zu unterstützen. Wenn diesem Ersuchen nicht entsprochen wird, darf er keinen Zwang ausüben.

§ 81. Der Kriegsschiffskommandant hat den Kapitän und die Mannschaft des aufgebrachten Schiffes, die gesamte Ladung und das Protokoll mit den beschlagnahmten Schiffspapieren auf dem beschlagnahmten Schiff unter möglichster Erhaltung des zur Zeit der Aufbringung vorhanden gewesenen Zustands zu befördern.

Der Kriegsschiffskommandant hat, wenn dies erforderlich erscheint, solche unter seinem Befehle stehende Personen, welche imstande sind, die Tatumstände der Aufbringung zu bezeugen, an Bord des aufgebrachten Schiffes mitfahren zu lassen.

§ 82. Wenn es unzweckmäßig erscheint, den Kapitän und die gesamte Mannschaft mit dem Schiff zu befördern, so hat der Kriegsschiffskommandant zum mindesten die drei oder vier wichtigsten Personen auszusuchen und als Zeugen mitzusenden, von denen zwei Kapitän, Zahlmeister, Offiziere oder Bootsmann sein müssen.

Die umgeschiffte Schiffsmannschaft soll ebenfalls unverzüglich nach demjenigen Hafen befördert werden, nach welchem das betreffende Schiff fährt.

§ 83. Im Falle des vorigen Paragraphen hat der Kriegsschiffskommandant durch den Prisenoffizier nach Formular Nr. 7 ein Protokoll über die Umschiffung der Mannschaft und über die Gründe der Umschiffung abfassen zu lassen.

§ 84. Befinden sich an Bord des Schiffes leicht verderbliche Güter, oder bestehen sonst Bedenken gegen die Beförderung von Gütern, so hat der Kriegsschiffskommandant die geeignetsten unter seinen Offizieren als Untersuchungskommission auszuwählen und von ihnen ein Untersuchungsprotokoll vorlegen zu lassen.

Die Hauptpunkte der Untersuchung sind in das Schiffsjournal einzutragen.

§ 85. Wenn die Untersuchungskommission berichtet, daß sich unter der Ladung Güter befinden, gegen deren Beförderung Bedenken bestehen, so hat der Kriegsschiffskommandant dieselben am Orte der Aufbringung oder im nächsten japanischen Hafen oder auch mit Genehmigung der maßgebenden neutralen Behörden in neutralem Gebiet zum Verkauf zu bringen. Bestehen aber gegen den Verkauf Bedenken, so kann der Kriegsschiffskommandant diejenigen Maßregeln ergreifen, welche ihm geeignet erscheinen.

§ 86. Wenn möglich, hat der Kriegsschiffskommandant vor dem Verkauf der Ladung einen Sachverständigen zu ernennen und denselben die ganze Ladung oder den zu verkaufenden Teil derselben schriftlich abschätzen zu lassen.

Der Verkauf soll in Gegenwart des Prisenoffiziers und, wenn angängig, in Gegenwart eines Kaiserlichen Konsuls oder sonstigen in der Nähe des Verkaufsorts befindlichen Kaiserlichen Beamten stattfinden und, wenn möglich, ein öffentlicher sein.

§ 87. Der Kriegsschiffskommandant hat den Prisenoffizier zu veranlassen, über das ganze Verkaufsverfahren nach Formular Nr. 8 ein Protokoll aufzunehmen und dasselbe zusammen mit dem Untersuchungsprotokoll der Untersuchungskommission, der schriftlichen Abschätzung

des Sachverständigen, der Verkaufsabrechnung und den sonstigen Urkunden mit dem aufgebrachten Schiff zu befördern.

§ 88. Bestehen Bedenken gegen die Überführung des aufgebrachten Schiffes, so hat der Kriegsschiffskommandant die geeignetsten unter seinen Offizieren auszuwählen und zur Untersuchungskommission zu ernennen und von derselben ein Untersuchungsprotokoll vorlegen zu lassen.

Die Hauptpunkte der Untersuchung sind ins Schiffsjournal einzutragen.

§ 89. Wenn die Untersuchungskommission berichtet, daß Bedenken gegen die Überführung des aufgebrachten Schiffes bestehen, so hat der Kriegsschiffskommandant dasselbe nach dem nächsten japanischen Hafen oder mit Genehmigung der maßgebenden neutralen Behörden nach dem nächsten neutralen Hafen zu senden.

§ 90. Im Falle des vorigen Paragraphen hat der Kriegsschiffskommandant durch einen Prisenoffizier über die Überführung des aufgebrachten Schiffes nach dem nächsten japanischen beziehungsweise neutralen Hafen ein ausführliches Protokoll nach Formular Nr. 9 aufnehmen zu lassen und dies zusammen mit dem Untersuchungsprotokoll der Untersuchungskommission durch den genannten Offizier mit den Zeugen, den Schiffspapieren und den sonstigen für die prisengerichtliche Untersuchung erforderlichen Urkunden dem nächsten japanischen Prisengericht zu übersenden.

§ 91. In den folgenden Fällen kann der Kriegsschiffskommandant, wenn es nicht zu vermeiden ist, das aufgebrachte Schiff vernichten oder die sonst nach Lage des Falls geeigneten Maßregeln ergreifen. Doch soll er, ehe er zur Vernichtung oder den sonst nach Lage des Falls geeigneten Maßregeln schreitet, die Besatzung des aufgebrachten Schiffes umschiffen und, soweit tunlich, die Ladung umladen, auch die Schiffspapiere und die sonstigen für die prisengerichtliche Untersuchung erforderlichen Gegenstände in Sicherheit bringen:

1. Wenn das Schiff nicht in gutem Zustande ist und wegen schwerer See nicht navigiert werden kann.

2. Wenn zu befürchten ist, daß das Schiff vom Feinde wiedergenommen werden könne.

3. Wenn das Schiff nicht navigiert werden kann, ohne daß die zur Sicherheit des Kriegsschiffs notwendige Mannschaft entbehrt werden müßte.

§ 92. Im Falle des vorigen Paragraphen hat der Kriegsschiffskommandant den Prisenoffizier zu veranlassen, ein Protokoll darüber aufzunehmen, warum die Navigierung untunlich war und welche Maßregeln er im einzelnen getroffen hat, und hat den genannten Offizier mit der umgeschifften Mannschaft und Ladung sowie mit den Schiffs-

papieren und sämtlichen für die prisengerichtliche Entscheidung notwendigen Urkunden und Gegenständen an das nächste japanische Prisengericht zu senden.

§ 93. Der Prisenoffizier hat, wenn er selbst auf dem zu überführenden Schiff fährt, nach Formular Nr. 10 ein Verzeichnis über den Proviant, das Inventar und die Ladung aufzunehmen, soweit sie in dem gegenwärtigen Zustand der Verladung untersucht werden können. Er kann bei der Aufnahme dieses Verzeichnisses den Kapitän um seine Unterstützung ersuchen und hat ihm eine von ihm selbst unterzeichnete Abschrift zu übergeben.

§ 94. Der Prisenoffizier hat ein Journal zu führen und während der Reise die das Schiff, die Ladung und die Mannschaft betreffenden Ereignisse in dasselbe einzutragen.

§ 95. Wenn der Prisenoffizier während der Reise noch weitere Papiere empfängt oder zerstörte und weggeworfene oder versteckte Papiere ausfindig macht oder aufliest, so hat er dieselben sofort zu ordnen und zu numerieren und sie einem nach Formular Nr. 11 aufgenommenen Protokoll beizufügen.

§ 96. Es ist Pflicht des Prisenoffiziers, mit äußerster Sorgfalt darauf bedacht zu sein, daß dem Schiff und der Ladung während der Überführung kein Schade zustößt.

§ 97. Nur in Fällen dringender Notwendigkeit darf der Prisenoffizier die Mannschaft oder die Ladung landen oder umschiffen. In diesem Falle hat er über die Landung oder die Umschiffung der Mannschaft und der Ladung sowie über die Veranlassung hierzu ein Protokoll nach Formular Nr. 12 aufzunehmen.

Die gelandete oder umgeschiffte Mannschaft und Ladung muß auf geeignete Weise unverzüglich nach dem Sitz eines japanischen Prisengerichts befördert werden.

§ 98. Sofort nach der Ankunft an dem Reiseziel hat der Prisenoffizier das aufgebrachte Schiff dem Prisengerichtshof zu übergeben und die Einleitung des prisengerichtlichen Verfahrens zu beantragen.

Formular Nr. 1. (§ 22.)

Blockadebekanntmachung.

Ich erkläre hiermit im Auftrage der Kaiserlichen Regierung, daß am (Datum) ....
(Ort) ....
von (Ort) .... in .... Breite .... Länge
bis (Ort) .... in .... Breite .... Länge
von Kaiserlichen Kriegsschiffen in ausreichender Stärke blockiert worden ist, daß diese Blockade aufrechterhalten wird und daß gegen alle Schiffe, welche dieselbe zu brechen versuchen, alle Zwangsmaßregeln, welche das Völkerrecht und die Verträge zwischen Japan und den neutralen Mächten gestatten, angewandt werden werden.

(Datum) ....
an Bord S. M. S. (Name) ....
(Name) ....
Oberstkommandierender (Kommandierender) des
.... Geschwaders.

Formular Nr. 2. (§ 64.)

Blockadewarnung.

Ich habe heute im Auftrage des Kommandanten
(Name) .... S. M. S. (Name) ....
das Dampf- (Segel-) Schiff (Name) ....
visitiert und dasselbe gewarnt, daß (Ort) ....
von (Ort) .... in .... Breite .... Länge
bis (Ort) .... in .... Breite .... Länge
sich unter Blockade befindet.

(Datum) ....
.... Breite .... Länge
(Rang, Name, Siegel) ....
S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 3. (§ 64.)

Warnung über den Kriegsausbruch.

Ich habe heute im Auftrage des Kommandanten (Name) .... S. M. S. (Name) .... das Dampf- (Segel-) Schiff (Name) .... visitiert und dasselbe gewarnt, daß zwischen Japan und .... Krieg ausgebrochen ist.

(Datum) ....
.... Breite .... Länge
(Rang, Name, Siegel) ....
S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 4. (§ 74.)

Protokoll über die zur Zeit der Aufbringung empfangenen Schiffspapiere.

Name des Schiffes ....
Name des Kapitäns ....

1. Ich bin am (Datum) .... bei der Aufbringung des oben bezeichneten Schiffes durch S. M. S. (Name) .... gegenwärtig gewesen.

2. Ich habe alle bei der Aufbringung des oben bezeichneten Schiffes an Bord vorhandenen, unter Nummer .... bis .... anliegenden Papiere damals empfangen.

3. An dem Zustand der oben bezeichneten Papiere zur Zeit des Empfangs ist, abgesehen von ihrer Numerierung, keine Veränderung vorgenommen worden.

Die vorstehenden Tatsachen werden hiermit bescheinigt.

(Datum) ....
(Rang, Name, Siegel) ....
S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 5. (§ 75.)

Protokoll über die zur Zeit der Aufbringung weggeworfen (zerrissen oder versteckt) gewesenen Schiffspapiere.

Name des Schiffes ....

Name des Kapitäns ....

1. Ich bin am (Datum) .... bei der Aufbringung des oben bezeichneten Schiffes durch S. M. S. (Name) .... gegenwärtig gewesen.

2. Ich habe (Ort) .... gesehen, wie aus einer Bordöffnung des oben bezeichneten Schiffes einige Minuten (oder sonstige Angaben) vor der Aufbringung (Zahl) .... Bündel Papiere ins Wasser geworfen wurden. Ich habe sofort ein Boot ausgesetzt, (Zahl) .... von den Bündeln waren schon untergegangen, (Zahl) .... von ihnen ließ ich aber von der Bootsmannschaft aufnehmen. (Bei Zerreißen oder Verstecken ist der jeweilige Tatbestand anzugeben.)

3. Die unter Nummer .... bis .... beiliegenden Papiere sind alle, die derzeit aufgelesen worden sind. An dem damaligen Zustand derselben ist, abgesehen von ihrer Numerierung, keine Veränderung vorgenommen worden.

Die obigen Tatsachen werden hiermit bescheinigt.

(Datum) ....

(Rang, Name, Siegel) ....

S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 6. (§ 76.)

Aufstellung über die zur Zeit der Aufbringung an Bord des Schiffes gegenwärtig gewesenen Gelder, Wertsachen und sonstigen wichtigen Gegenstände.

Name des Schiffes ....

Name des Kapitäns ....

(Aufstellung der Gegenstände) ....

....

....

(Hier ist jeweils zu bemerken, ob die Gelder, die Wertsachen und die sonstigen wichtigen Gegenstände freiwillig übergeben worden sind oder ob und wo dieselben versteckt und gefunden worden sind.)

Daß das Obenstehende eine wahre Aufstellung der an Bord des von mir am (Datum) .... aufgebrachten Schiffes vorhanden gewesenen sämtlichen Gelder, Wertsachen und sonstigen wichtigen Gegenstände ist, bescheinige ich hiermit.

Anm. Eine Abschrift dieser Aufstellung wurde, mit Unterschrift versehen, am (Datum) .... dem Kapitän des (Name) .... übergeben, und ....
(Hat der Kapitän Beschwerde erhoben, so ist dieselbe hier kurz zu erwähnen.)

(Datum) ....
(Rang, Name, Siegel) ....
S. M. S. (Name) ....

N. B. Es ist unerläßlich, eine Abschrift der Aufstellung dem Kapitän zu übergeben.

Formular Nr. 7. (§ 83.)

Protokoll über die Umschiffung der Mannschaft des aufgebrachten Schiffes durch den Kriegsschiffs-Kommandanten.

Name des Schiffes ....
Name des Kapitäns ....

1. Der Kommandant S. M. S. (Name) .... (Rang, Name) .... hat am (Datum) .... auf .... Breite und .... Länge das oben bezeichnete Schiff aufgebracht.

2. Der genannte Kommandant (Rang, Name) .... ließ am (Datum) ...., ehe er das aufgebrachte Schiff nach einem Hafen schickte, wo sich ein Prisengericht befindet, (Zahl) .... von der Besatzung des genannten Schiffes sich umschiffen.

3. Der Grund dieser Umschiffung ist ....
....

(Datum) ....
Der Prisenoffizier
(Rang, Name, Siegel) ....
S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 8. (§ 87.)

Protokoll über den Verkauf der Ladung.

Name des Schiffes ....

Name des Kapitäns ....

1. Der Kommandant S. M. S. (Name) ....

(Rang und Name) .... hat am (Datum) ....

.... auf .... Breite und .... Länge das oben bezeichnete Schiff aufgebracht.

2. Der genannte Kommandant hat am (Datum) .... den Befehl erteilt, die Ladung des aufgebrachten Schiffes zu untersuchen.

3. Das Untersuchungsprotokoll der Untersuchungskommission liegt als Anlage A an.

4. Auf dieses Protokoll hin hat der Kommandant mir den Befehl erteilt, das genannte Schiff sofort nach dem Hafen von .... zu navigieren und dort die Ladung öffentlich zu verkaufen.

5. Die Ladung habe ich am (Datum) .... nach dem genannten Hafen befördert und durch die geeignetsten Sachverständigen (Name) X .... und (Name) Y .... abschätzen lassen.

6. Ehe X und Y zur Schätzung schritten, haben sie geschworen, daß sie ihre Schätzung unparteiisch und gewissenhaft abgeben würden. Die Eidesschrift liegt als Anlage B an.

7. Die Abschätzungsbescheinigung des X und Y liegt als Anlage C an.

8. Am (Datum) .... habe ich den Befehl erteilt, die Ladung in (Ort) .... öffentlich zu verkaufen. Die Anzeige über den öffentlichen Verkauf in (Ort) .... liegt als Anlage D an.

9. Der bekanntgemachte öffentliche Verkauf wurde am (Datum) .... ausgeführt. Verkauf und Übergabe der Ladung geschahen in meinem Beisein (oder dem eines Kaiserlichen Konsuls oder eines in der Nähe des Verkaufsortes befindlichen Kaiserlichen Beamten) und vor meinen Augen.

10. Eine mir von (Name) .... übergebene Aufstellung über die an ihn verkaufte Ladung liegt als Anlage E an.

11. Die in der anliegenden Aufstellung angegebene Summe im Betrage von Yen .... habe ich am (Datum) .... dem (Name) .... übergeben.

Die vorstehenden Tatsachen bescheinige ich hiermit.

(Datum) ....

Der Prisenoffizier

(Rang, Name, Siegel) ....

S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 9. (§ 90.)

Protokoll über die Überführung
des aufgebrachten Schiffes nach einem neutralen
(nächst gelegenen japanischen) Hafen.

Name des Schiffes ....
Name des Kapitäns ....

1. Der Kommandant S. M. S. (Name) ....
(Rang und Name) .... hat am (Datum) ....
auf .... Breite und .... Länge das oben bezeichnete Schiff aufgebracht.

2. Der genannte Kommandant hat am (Datum) ....
den Befehl erteilt, das aufgebrachte Schiff zu untersuchen.

3. Das Untersuchungsprotokoll der Untersuchungskommission liegt als Anlage A an.

4. Auf dieses Protokoll hin hat der Kommandant mir den Befehl erteilt, das aufgebrachte Schiff nach dem Hafen (Name) ....
zu navigieren.

5. Zur Ausführung dieses Befehls bin ich am (Datum) ....
in dem Hafen (Name) .... angekommen und habe das aufgebrachte Schiff dem (Name) ....
übergeben.

Die vorstehenden Tatsachen bescheinige ich hiermit.

(Datum) ....
(Rang, Name, Siegel) ....
S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 10. (§ 93.)

Verzeichnis des Proviants, des Inventars und
der Ladung des aufgebrachten Schiffes.

Name des Schiffes ....
Name des Kapitäns ....
(Verzeichnis) ....
....

Ich bescheinige hiermit, daß ich am (Datum) ....

den Befehl bekommen habe, das genannte Schiff behufs prisengerichtlicher Untersuchung nach dem Hafen (Name) ....
zu navigieren, und daß das oben angegebene Verzeichnis den Proviant, das Inventar und die Ladung enthält, soweit ich sie in dem damaligen Zustand der Verladung untersuchen konnte.

Anmerkung. Eine Abschrift dieses Verzeichnisses wurde, mit Unterschrift versehen, am (Datum) .... dem Kapitän des (Name) .... übergeben, und ....
.... (Hat der Kapitän Beschwerde erhoben, so ist dieselbe hier kurz zu erwähnen.)

(Datum) ....

Der Prisenoffizier

(Rang, Name, Siegel) ....

S. M. S. (Name) ....

N. B. Es ist unerläßlich, eine Abschrift dieses Verzeichnisses dem Kapitän zu übergeben.

Formular Nr. 11. (§ 95.)

Protokoll über die während der Navigierung empfangenen (weggeworfenen, zerstörten oder versteckten) Schiffspapiere.

Name des Schiffes ....
Name des Kapitäns ....

1. Ich habe am (Datum) .... den Befehl erhalten, das genannte Schiff behufs prisengerichtlicher Untersuchung nach dem Hafen (Name) .... zu navigieren.

2. Auf dieser Reise habe ich am (Datum) .... von dem genannten Kapitän die unter Nr. 1 bis .... anliegenden Papiere erhalten. (Gegebenenfalls sind die Umstände genau anzugeben. Das gilt auch für Fälle, wo die Papiere weggeworfen, zerstört oder versteckt gewesen sind.)

3. Die genannten Papiere sind alle, welche ich empfangen habe, und an ihrem damaligen Zustand ist, abgesehen von ihrer Numerierung, keine Veränderung vorgenommen worden.

Die vorstehenden Tatsachen werden hiermit bescheinigt.

(Datum) ....

Der Prisenoffizier

(Rang, Name, Siegel) ....

S. M. S. (Name) ....

Formular Nr. 12. (§ 97.)

Protokoll über die Landung (Umschiffung) der Besatzung oder der Ladung des aufgebrachten Schiffes.

Name des Schiffes ....
Name des Kapitäns ....
1. Ich habe am (Datum) .... den Befehl erhalten, das genannte Schiff behufs prisengerichtlicher Untersuchung nach dem Hafen (Name) .... zu navigieren.
2. Auf dieser Reise habe ich am (Datum) .... gelandet (umgeschifft): (gelandete bzw. umgeschiffte Gegenstände oder Personen und der betreffende Ort) ....
....
....
3. Die Gründe der Landung (Umschiffung) derselben waren folgende: ....
....
....

Die vorstehenden Tatsachen bescheinige ich hiermit.
(Datum) ....
Der Prisenoffizier
(Rang, Name, Siegel) ....
S. M. S. (Name) ....

Zum Vergleich werden die englischen Übersetzungen der Formulare No. 1, 2, 3, 6 und 10 beigefügt.

Der Marineadjutant des Großen Hauptquartiers.

Form Nr. 1 (referred to in Art. 22).

Declaration of Blockade.

I hereby declare that on the .... day of .... last the ...., from ...., in latitude ...., longitude ...., to .... in latitude ...., longitude ...., were placed in a state of Blockade by a competent force of His Imperial Majesty's Ships and are now in such

state of Blockade; and that all measures authorized by the Law of Nations and the respective Treaties between the Empire of Japan and the different Neutral Powers will be enforced on behalf of this Imperial Japanese Majesty's Government against all Vessels which may attempt to violate the Blockade.

Given on board His Imperial Japanese Majesty's Ship at ...., this .... day of .... 19..........
Signed: Commander in Chief (Admiral in Command) of .... Squadron.

Form Nr. 2 (referred to in Art. 64).

Warning of Blockade.

I have visited the .... vessel, the .... this day by the order of Captain .... of His Imperial Japanese Majesty's Ship ...., and warned that ...., from ...., in latitude ...., longitude ...., to ...., in latitude ...., longitude ...., is under Blockade.

Dated this .... day of .... 19 ....
Signed: ....
His Imperial Japanese Majesty's Ship ....

Form Nr. 3 (referred to in Art. 64).

Warning of Hostilities.

I have visited the .... vessel, the .... this day by the order of Captain .... of His Imperial Japanese Majesty's Ship ...., and warned that the state of War has existed and exists between the Empire of Japan and the Empire of ....

Dated this .... day of .... 19..........
Signed: ....
His Imperial Japanese Majesty's Ship ....

Form Nr. 6 (referred to in Art. 76).

Certificate as to Money and Valuables found on board the Prize.

The ...., ... Master.

I the undersigned, ..., holding the rank of .... in His Imperial Japanese Majesty's Navy, and commanding His Imperial Japanese Majesty's Ship ...., do hereby certify that the following is a correct account of all Moneys and Valuables found on board the above-named vessel ...., detained by me, as lawful Prize of War, on the .... day of .... 19............

(Here state the several articles, distinguishing whether they were voluntarily given up, or were found concealed, and where) ....

....

Signed: ....

Commanding His Imperial Japanese Majesty's Ship.

....

Note. — I do hereby declare that on the .... day of .... 19........... I delivered a copy, signed by myself, of the above Certificate to the Master of the ...., and that (here state whether or not the Master made any objection, and if he did, what the nature of the objection was) ....

Signed this .... day of .... 19...........

....

Commanding His Imp. Jap. Majesty's Ship ....

(A copy of this Certificate must in all cases be delivered to the Master.)

Form Nr. 10 (referred to in Art. 93).

Inventory of the Stores, Furniture and Cargo of the Prize.

The ...., ... Master.

I, ..., holding the rank of .... in His Imperial Japanese Majesty's Navy, and the Prize-Officer in charge of the above-named Vessel, do hereby certify that the following is a correct Inventory of the Stores, Furniture, and Cargo of the said Vessel, so

far as the said can be ascertained without disturbing the Stowage:..........

....

Signed this .... day of .... 19.......... .

....

Note. — I do hereby declare that on the .... day of .... 19..........., I delivered a copy, signed by myself, of the above Inventory to the Master of the ...., and that (here state whether or not the Master made any objection, and if he did, what the nature of the objection was) ....

Signed this .... day of .... 19...........

(A copy of this Inventory must be delivered to the Master).

....

Abschnitt VI.

Übersicht über die Prisengerichtsentscheidungen nach der Anordnung des Abschnittes VI.

1. „Ekaterinoslav" (russisch).
   a) Einziehung des feindlichen Schiffs und feindlicher Ladung.
   b) Einziehung feindlicher Ladung.
2. „Mukden" (russisch).
   a) Freigabe nichtfeindlicher Ladung.
   b) Einziehung des feindlichen Schiffs und feindlicher Ladung. Freigabe nichtfeindlicher Ladung.
   c) Einziehung feindlicher Ladung.
   d) Abweisung der Reklamation auf Freigabe von 10000 Rubeln und des Antrags auf Arrestanlegung zugunsten des Reklamanten.
   e) Freigabe amtlicher Schriftstücke der französischen Handelsagentur in Wladiwostok.
   f) Einziehung feindlicher Ladung.
   g) Abweisung der Reklamation eines Konsuls, weil dieser als solcher nicht zur Vertretung befugt.
   h) Abweisung der Reklamation, weil Vertreter kein japanischer Rechtsanwalt.
   i) Einziehung feindlicher Ladung. Abweisung der Reklamation auf Ersatz der Frachtkosten.
   k) wie bei i.
   l) Einziehung feindlicher Ladung.
   m) wie bei l.
   n) wie bei l.
   o) wie bei l.
3. „Rossia" (russisch).
   a) Einziehung des feindlichen Schiffs.
   b) Abweisung der Reklamation auf Freigabe des Schiffs wegen Bestehens eines neutralen Vorzugsrechts an demselben, bzw. Zuerkennung eines solchen an der Prise, bzw. Befriedigung des zugrunde liegenden Anspruchs durch den japanischen Staat.

4. „Argun" (russisch).
   a) Freigabe nichtfeindlicher Ladung.
   b) Einziehung des feindlichen Schiffs und zugehörigen Geldes.
5. „Manchuria" (russisch).
   a) Einziehung des feindlichen Schiffs und feindlicher Ladung. Freigabe von Gütern einer Missionsgesellschaft und anderer, nichtfeindlicher Ladung.
   b) Abweisung der Reklamation eines Konsuls, weil dieser als solcher nicht zur Vertretung befugt.
   c) Einziehung feindlicher Ladung.
   d) Einziehung feindlicher Ladung. Abweisung der Reklamation wegen Ersatzes der Frachtkosten.
   e) Einziehung feindlicher Ladung.
   f) wie bei e.
   g) Abweisung der Reklamation wegen nicht formgerechter Prozeßvollmacht.
   h) Einziehung feindlicher Ladung.
   i) wie bei h.
   k) wie bei h.
6. „Alexander" (russisch).
   Einziehung des feindlichen Walfischfängers und seiner Ladung.
7. „Michael" (russisch).
   Wie bei 6.
8. „Nikolai" (russisch).
   Einziehung des feindlichen Walfischfängers und zugehörigen Geldes.
9. „Kotik" (russisch).
   Wegnahme des feindlichen Fischerei- und Kontrollschiffs.
10. „Lesnik" (russisch).
    a) Einziehung des feindlichen Hochseefischereifahrzeugs und seiner Ladung.
    b) Abweisung der Reklamation, weil nicht form- und fristgemäß.
11. „Hermes" (norwegisch).
    Freigabe des Schiffs und seiner Kohlenladung, weil in Unkenntnis vom Kriegszustand befindlich.
12. „Nadeschda" (russisch).
    Einziehung des feindlichen Schiffs.
13. „Bobrik" (russisch).
    Einziehung des feindlichen Hochseefischereischiffs.
14. „Juliade" (russisch).
    Einziehung des feindlichen Dampfboots.

15. „M a n c h u r i a" (russisch).
    Einziehung des in Reparatur begriffenen feindlichen Schiffs und zugehörigen Proviants.
16. „T h a l i a" (russisch).
    Einziehung des feindlichen Dampfboots.
17. „A g g i" (norwegisch).
    Freigabe des Schiffs und der nichtfeindlichen Kohlenladung.
18. „H s i p i n g" (englisch).
    a) Freigabe von Schiff und Nichtkonterbandegütern.
    b) Einziehung von gemischter Konterbandeladung und von Gütern, die Konterbandeeigentümern gehören. Abweisung eines Teils der Reklamation, weil nicht fristgemäß.
    c) Einziehung von gemischter Konterbandeladung und von Gütern, welche Konterbandeeigentümern gehören. Freigabe von Nichtkonterbandegütern.
    d) Einziehung einer Konterbandeladung von Geld.
    e) wie bei d.
    f) wie bei d.
19. „P e i p i n g" (chinesisch).
    a) Freigabe von Schiff- und Nichtkonterbandegütern.
    b) Einziehung einer Konterbandeladung von Lebensmitteln.
    c) Einziehung einer Konterbandeladung von Geld.
    d) wie bei c.
    e) wie bei c.
    f) wie bei c.
    g) wie bei c.
    h) Einziehung von gemischten Konterbandegütern und von Gütern, welche Konterbandeeigentümern gehören.
20. „G e o r g e" (französisch).
    Einziehung des Schiffes wegen Blockadebruchs.
21. „S i - S h a n" (englisch).
    Freigabe des Schiffs und seiner Ladung von Vieh.
22. „F u p i n g" (deutsch).
    a) Einziehung von Schiff und Ladung wegen Blockadebruchs.
    b) Einziehung von 67 000 Rubeln.
23. „N i g r e t i a" (englisch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Transports von Konterbandepersonen.
    b) Einziehung der Ladung wegen Kollusion des Ladungseigentümers bei dem Transport der Konterbandepersonen.
    c) Abweisung der Reklamation auf Festsetzung eines Vorzugsrechts an dem Schiff wegen Anspruchs auf Hilfslohn.

24. „Veteran" (deutsch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Blockadebruchs.
    b) Einziehung der Ladung wegen Blockadebruchs.
25. „King Arthur" (englisch).
    Einziehung des Schiffs wegen Blockadebruchs. Abweisung der Reklamation wegen Ersatzes von Schaden und Kosten.
26. „Roseley" (englisch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Transports einer Konterbandeladung von Kohle unter Anwendung betrügerischer Mittel.
    b) Einziehung der Konterbandeladung von Kohle.
27. „Lethington" (englisch).
    a) wie bei 26 a.
    b) wie bei 26 b.
28. „Scotsman" (englisch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Transports einer Konterbandeladung von Kohle.
    b) wie bei 26 b.
29. „Wilhelmina" (holländisch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Transports einer dem Schiffseigentümer gehörigen Konterbandeladung von Kohle unter Anwendung betrügerischer Mittel.
    b) Abweisung der Reklamation wegen mangelnden rechtlichen Interesses. Einziehung der Konterbandeladung von Kohle.
30. „Bawtry" (englisch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Transports gemischter Konterbandeladung unter Anwendung betrügerischer Mittel.
    b) Einziehung von Konterbandeladung und von Gütern, welche dem Eigentümer der Konterbande gehören.
    c) wie bei b.
    d) wie bei b.
    e) Freigabe von Nichtkonterbandegütern.
31. „Oakley" (englisch).
    a) wie bei 26 a.
    b) wie bei 26 b.
32. „Burma" (österreichisch-ungarisch).
    a) wie bei 26 a.
    b) wie bei 26 b.
33. „M. S. Dollar" (englisch).
    a) Abweisung der Reklamation, weil nicht japanisch abgefaßt.
    b) Wegnahme des Schiffs wegen Transports einer Konterbandeladung von Pferdefutter unter Anwendung betrügerischer Mittel.
    c) Wegnahme der Konterbandeladung von Pferdefutter.

34. „W y e f i e l d" (englisch).
    a) wie 33 b.
    b) wie 33 c.
35. „S i a m" (österreichisch-ungarisch).
    a) wie 26 a.
    b) wie 26 b.
36. „E a s t r y" (englisch).
    Freigabe des Schiffs und seiner Kohlenladung.
37. „P a r o s" (deutsch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Konterbandetransports unter Anwendung betrügerischer Mittel sowie der gemischten Konterbandeladung.
    b) Freigabe von Nichtkonterbandegütern.
38. „A p o l l o" (englisch).
    Einziehung des Schiffs wegen Transports einer dem Schiffseigentümer gehörigen Konterbandeladung unter Anwendung betrügerischer Mittel sowie der Konterbandeladung von Kohle.
39. „S y l v i a n a" (englisch).
    a) wie bei 26 a.
    b) wie bei 26 b.
40. „P o w d e r h a m" (englisch).
    a) wie bei 28 a.
    b) wie bei 26 b.
41. „S e v e r u s" (deutsch).
    wie bei 38.
42. „R o m u l u s" (deutsch).
    wie bei 38.
43. „E a s b y A b b e y" (englisch).
    a) wie bei 26 a.
    b) wie bei 26 b.
44. „V e g g a" (englisch).
    a) wie bei 26 a.
    b) wie bei 26 b.
45. „V e n u s" (englisch).
    wie bei 38.
46. „A p h r o d i t e" (englisch).
    wie bei 38.
47. „S a x o n P r i n c e" (englisch).
    Freigabe von Schiff und Ladung.
48. „T a c o m a" (amerikanisch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Konterbandetransports unter Anwendung betrügerischer Mittel.
    b) Einziehung der Konterbandeladung von Salzfleisch pp.

49. „H a r b e r t o n" (englisch).
    a) wie 26 a.
    b) wie 26 b.
50. „I n d u s t r i e" (deutsch).
    Einziehung des Schiffs wegen Spionage.
51. „H e n r y B o l c k o w" (norwegisch).
    a) Einziehung des Schiffs wegen Konterbandetransports unter Anwendung betrügerischer Mittel.
    b) Einziehung der Konterbandeladung von Mehl.
52. „L i n c l u d e n" (englisch).
    Freigabe von Schiff und Ladung.
53. „Q u a n g N a m" (französisch).
    Abweisung der Reklamation wegen mangelnden rechtlichen Interesses. Einziehung des Schiffs wegen Spionage.
54. „O r e l" (russisch).
    a) Einziehung des Lazarettschiffs wegen Teilnahme an den Kriegsoperationen.
    b) Einziehung des dem Lazarettschiff zugehörigen Geldes.
55. „L y d i a" (deutsch).
    a) wie 30 a.
    b) wie 30 b.
56. „A u s t r a l i a" (amerikanisch).
    Einziehung des Schiffs und der Ladung wegen feindlichen Charakters.
57. „A n t i o p e" (englisch).
    Prisengericht: Freigabe des Schiffs. Wegnahme der Konterbandeladung von Salz.
    Oberprisengericht: Einziehung des Schiffs wegen Transport der Konterbandeladung von Salz.
58. „M o n t a r a" (amerikanisch).
    wie bei 56.

Reklamant: Die Gesellschaft der russischen freiwilligen Flotte in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Vorsitzenden Verwaltungsrat Pierre Faurief.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama Yamashitacho Nr. 14.

In der Prisensache, betreffend den russischen Dampfer „Ekaterinoslav" und seine Ladung, wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Ekaterinoslav" und die auf ihm verladenen 22 Gewehre, 5 Pistolen, 3 Kisten Munition, 1600 Rubel, 31 Kolli Möbel, 4 Kolli Betten, 1 Kollo Musikinstrumente, 1 Kollo Fabrikartikel, 4 Kolli Pelzwaren, Schmiedegeräte und 2 andere Warensorten, 1 Schrank, 2 Kolli Seidengewebe, 156 Kolli kupferne Patronenhülsen und eine andere Warensorte und 1 Kollo Kleider werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Ekaterinoslav" steht im Eigentum der russischen Gesellschaft der freiwilligen Flotte, sein Heimatshafen ist Odessa in Rußland, und er führt die russische Handelsflagge. Am 4. Februar 1904 lud er die in der Urteilsformel verzeichneten Güter und fuhr von Wladiwostok in Rußland nach Odessa im gleichen Lande ab. Am 6. d. M., nach 9 Uhr vormittags, wurde er 3 Seemeilen nördlich von Fusan in Korea auf 35° 7' n. Br. und 129° 13' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Saiyen" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen sind nicht nur von dem Vertreter der Reklamation anerkannt, sondern werden auch bewiesen durch die Aussageschrift und das Güterverzeichnis des Vertreters des Kommandanten der „Saiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Frachtbriefe für die Güter, das Tagebuch, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns George Seletzky, des ersten Offiziers Wladimir Kicimoff und des zweiten Offiziers Peter Rübakoff vom Dampfer „Ekaterinoslav".

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Da das zur Verhandlung stehende Schiff weder Gefechtsrüstung trage, noch zum Kriegskonterbandetransport gedient, noch solche an

Bord gehabt habe, so könne es nach der von dem Völkerrechtskongreß in Turin vom Jahre 1882 beschlossenen Seeprisenordnung, Artikel 23 Ziffer 3, nicht beschlagnahmt werden.

2. Der Dampfer sei in einer Entfernung von drei Seemeilen von der Küste Koreas, welches von Japan als unabhängiger Staat angesehen werde, d. h. innerhalb der in neuerer Zeit als Hoheitsgewässer angesehenen 6 Seemeilen beschlagnahmt worden. Dieser Ort könne demnach nur als im Hoheitsgewässer eines neutralen Staates belegen angesehen werden, und daher müsse entsprechend dem von dem Völkerrechtskongreß in Paris im Jahre 1895 beschlossenen Abänderungsentwurf und Artikel 8 und 9 der oben erwähnten Seeprisenordnung die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes für unrechtmäßig erklärt werden.

3. Das Schiff sei auf der Reise von Wladiwostok nach Colombo begriffen gewesen und habe von der Kriegseröffnung erst bei der Beschlagnahme Kenntnis erhalten. Daher könne es nach Artikel 6 der oben erwähnten Prisenordnung nicht mit Beschlag belegt werden. Da ferner der Krieg lediglich eine Beziehung zwischen den beteiligten Staaten hervorrufe, so habe er vor der Bekanntmachung der Kriegseröffnung keinen direkten Einfluß auf die einzelnen Untertanen. Daher sei Reklamant der Ansicht, daß das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, welche am 6. Februar, wo die Kriegseröffnung noch nicht bekannt gewesen sei, beschlagnahmt worden seien, freigegeben werden müßten.

Da die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[1]) aus dem Gedanken hervorgegangen sei, Schiffe, welche von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hätten, nicht mit Beschlag zu belegen, so sei es billig, daß auch das zur Verhandlung stehende Schiff, welches in Unkenntnis der Kriegseröffnung von Feindesland nach dem neutralen Hafen Colombo zu fahren vorgehabt habe, nicht beschlagnahmt werde.

4. Die modernen Gelehrten stünden auf dem Standpunkt, daß, wie auf dem Lande das Privatvermögen unverletzlich sei, so auch das Privateigentum zur See nicht beschlagnahmt werden dürfe. Da auch der Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 dies beschlossen und der Friedenskonferenz im Haag im Jahre 1887 unterbreitet habe, so sei diese Ansicht zu einem bereits privat und öffentlich anerkannten Grundsatz geworden.

Da das Völkerrecht, abgesehen von den vertragsmäßigen oder sonstigen Bestimmungen der bedeutenden souveränen Staaten der Erde, aus den Prinzipien entstehe, welche Fachgelehrte des Völkerrechts oder Staatsregierungen bei vorkommenden Fällen ausgesprochen hätten, so

---

[1]) I.

müsse es sich mit dem Fortschritt der Welt und der Änderung der Zeitverhältnisse täglich fortentwickeln. Daher müßten die Staaten den Drang der Welt und die fortgeschrittenste Meinung der Wissenschaft in Rücksicht nehmen und die entwickeltsten Grundsätze zur Anwendung bringen.

Aus Artikel 32 der genannten Seeprisenordnung gehe es klar hervor, daß Gegenstände, wie die 22 Gewehre, 5 Pistolen und 3 Kisten Munition, welche, wie auch auf anderen Schiffen, zur Verteidigung an Bord gehalten würden, keinenfalls als Konterbande angesehen werden könnten.

Aus diesen Gründen werde die Freigabe des Schiffes und seiner gesamten Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Das zur Verhandlung stehende Schiff sei ein feindliches und sei nach Eintritt des Krieges beschlagnahmt worden. Da ferner Korea kein neutrales Land sei, so sei die Beschlagnahme gerechtfertigt, und es müsse auf Einziehung erkannt werden.

Was die Ladung angehe, so seien die Möbel und die alten Kleider als persönliche Gebrauchsgegenstände freizugeben. Alle anderen Güter müßten zur Einziehung verurteilt werden.

In dem vorliegenden Fall ist zu untersuchen:

1. ob die von dem Kongreß für Völkerrechtswissenschaft in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung und der von dem Völkerrechtskongreß in Paris im Jahre 1895 beschlossene Abänderungsentwurf auf diesen Fall Anwendung finden oder nicht;

2. ob die hier verhandelte Beschlagnahme rechtmäßig ist oder nicht;

3. ob das zur Verhandlung stehende Schiff und seine ganze Ladung einzuziehen ist oder nicht.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

1. Wenn auch, wie der Reklamant behauptet hat, das Völkerrecht, abgesehen von den vertragsmäßigen oder sonstigen Bestimmungen der Staaten, aus den Prinzipien hervorgehe, welche Fachgelehrte des Völkerrechts oder Staatsregierungen bei vorgekommenen Fällen ausgesprochen haben, so kann man doch nicht behaupten, daß die Erklärung einer einzelnen Regierung oder Gelehrtenbeschlüsse ohne weiteres zu einer Bestimmung oder Gewohnheit des gegenwärtigen Völkerrechts werden. Da nun die von dem Reklamanten angezogene, von dem Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung, der der Friedenskonferenz im Haag im Jahre 1887 unterbreitete Entwurf und der von dem Völkerrechtskongreß in Paris im Jahre 1895 beschlossene Abänderungsentwurf nur Vorschläge der Gelehrten zum Ausdruck bringen, und ferner die Regierungen der Mächte lediglich erklärt haben, diese Frage ihrer Untersuchung unterwerfen zu wollen, so können

sie auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden. Daher kann den Behauptungen des Reklamanten in diesem Punkt nicht beigepflichtet werden.

2. Um den zweiten Punkt klarzustellen, muß zunächst genau untersucht werden, ob die Beschlagnahme nach dem Eintritt des Kriegszustandes erfolgt ist oder nicht.

Aus den Tatsachen, daß Rußland während der Verhandlungen mit Japan über die mandschurisch-koreanische Frage auf der einen Seite seine Antwort grundlos hinzögerte, während es auf der anderen seine Armee in der Mandschurei und in Korea aufmarschieren ließ und seine Kriegsflotte nach Port Arthur zusammenzog, geht deutlich hervor, daß es seinerseits bereits entschlossen war, den Kampf gegen Japan zu eröffnen. Japan übersandte daraufhin am 5. Februar 1904 an Rußland eine Mitteilung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen und machte gleichzeitig seine Kriegsmacht mobil, so daß die japanische Flotte am 6. Februar 1904, 7 Uhr morgens, von Sasebo zum Angriff des russischen Geschwaders aufbrach. Wenn man sich die damalige allgemeine Situation und die Bewegungen der beiderseitigen Kriegsflotten vergegenwärtigt, so muß man sagen, daß die Feindseligkeiten schon vor der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme ihren öffentlichen Anfang genommen hatten. Damit ist es erwiesen, daß der Kriegszustand zur Zeit der hier verhandelten Beschlagnahme bereits eingetreten war.

Der Reklamant behauptet, die Bekanntmachung der Kriegseröffnung sei für die Staatsangehörigen unentbehrlich, daher sei eine Beschlagnahme vor Bekanntmachung der Kriegseröffnung unrechtmäßig. Da es aber gegenwärtig allgemein völkerrechtlich anerkannt ist, daß es zur Kriegseröffnung nicht unbedingt einer Bekanntmachung bedarf, so ist diese Behauptung des Reklamanten unbegründet.

Was ferner den Ort der Aufbringung angeht, so macht der Reklamant geltend, daß ein Ort in 3 Seemeilen Entfernung von der Küste Hoheitsgewässer sei, aber da Korea tatsächlich kein neutraler Staat ist, so kann damit die Unrechtmäßigkeit der Beschlagnahme nicht begründet werden.

Da es des weiteren allgemein völkerrechtlich anerkannt wird, daß ein feindliches Schiff, gleichgültig ob es von der Kriegseröffnung Kenntnis hatte oder nicht, beschlagnahmt werden kann,[2]) so kann, selbst angenommen, das Schiff habe keine Kenntnis von der Kriegseröffnung gehabt, aus diesem Grunde die Beschlagnahme nicht für rechtswidrig erachtet werden.

Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 ist eine Gnadenverordnung, welche russische Handelsschiffe, die in japanischen Häfen

---

[2]) V § 35.

lagen oder vor dem 9. Februar von einem ausländischen Hafen nach einem japanischen Hafen abgefahren waren, von der Beschlagnahme ausnimmt. Sie ist daher ihrem Sinne nach auf das zur Verhandlung stehende Schiff, welches auf der Reise nach Odessa war, wenn es auch in Colombo anlaufen wollte, nicht auszudehnen, und die Vergünstigung kann diesem nicht zuteil werden. Die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme ist demnach zu Recht geschehen.

3. Da, wie oben dargetan, das zur Verhandlung stehende Schiff ein feindliches ist, und die ihm gehörigen 22 Gewehre, 5 Pistolen und 3 Kisten Munition zum Schutz des Schiffes, die 1600 Rubel zur Löhnung der Mannschaft bestimmt waren, so sind sie alle als feindliches Gut anzusehen und mit dem Schiff zusammen als Prise einzuziehen. [3])

Was ferner die in der Urteilsformel aufgeführten Ladungsgüter angeht, so waren sie alle von Wladiwostok nach Odessa abgesandt und müssen alle als feindliches Gut betrachtet [4]) und ebenfalls als Prise eingezogen werden. [3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Gesellschaft der russischen freiwilligen Flotte in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den vorsitzenden Verwaltungsrat Pierre Faurief.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama Yamashitacho Nr. 14.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht in Sasebo in der Prisensache, betreffend den im Eigentum der russischen freiwilligen Flotte stehenden Dampfer „Ekaterinoslav", welcher am 6. Februar 1904 in der Nähe von Fusan in Korea von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Saiyen" aufgebracht worden ist, ein Urteil erlassen, in welchem auf Einziehung des genannten Dampfers sowie der auf ihm verladenen 22 Gewehre, 5 Pistolen, 3 Kisten Munition, 1600 Rubel, 31 Kolli Möbel, 4 Kolli Kleidungsstücke und Betten, 1 Kollo Fabrikartikel, 4 Kolli Pelzwerk, Schmiedegeräte und 2 andere Warensorten, 1 Schrank, 2 Kolli Seidengewebe, 156 Kolli kupferne Patronenhülsen und anderes und 1 Kiste Kleidungsstücke entschieden worden ist.

---

[3]) V § 40. — [4]) §§ 8, 3 und 4.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der vorsitzende Verwaltungsrat Pierre Faurief der Gesellschaft der russischen freiwilligen Flotte, durch den Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Ober-Prisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Masushima Rokuichiro und deren Gründe sind folgende:

1. Da eine Erklärung der Regierung eines Staats und ein Beschluß der Gelehrten eine Bestimmung oder einen Gebrauch des gegenwärtig geltenden Völkerrechts darstelle, so müsse die von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung, der der Friedenskonferenz im Jahre 1887 vorgelegte Entwurf und der Abänderungsentwurf des Völkerrechtskongresses in Paris im Jahre 1885 als Norm des geltenden Völkerrechts betrachtet werden. Denn das Völkerrecht sei kein Gesetz, es fehle an einem Gesetzgeber wie für die Gesetze eines Staats. Die Normierung und Verbesserung geschehe in Erklärungen der Regierungen der Mächte und Beschlüssen der Gelehrten. Das, was eine Regierung vorkommendenfalls erkläre, werde damit zum Völkerrecht. Derartige Erklärungen müßten mit dem Fortschritte der Welt und der Änderung der Zeitverhältnisse ihrerseits fortschreitend, verschieden ausfallen und dürften nicht für einen Staat unveränderlich bestimmt bleiben. Als Richtschnur für das Völkerrecht müsse eine den Umständen des Falls entsprechende, billige und unparteiische Behandlung gelten, und bei der Anwendung der Bestimmungen des internationalen Kriegsrechts müßten die Staaten der allgemeinen Forderung der Welt nachgeben und unter Anwendung der fortgeschrittensten Theorien das Prinzip unparteiischer Gerechtigkeit gegen die ganze Welt zugrunde legen. Ein Prisengericht sei verschieden von einem gewöhnlichen Gerichtshof. Es gebe für dasselbe keine Bestimmungen, an die es gebunden sei. Wenn man sich überlege, was die Grundlage bilde, auf der man zu dem Völkerrecht gelangt sei, und was, darüber hinausgehend, als Richtschnur für die Entscheidungen dienen müsse, so müsse man zu dem Resultat kommen, daß bei der Entscheidung nach den jeweiligen Umständen des Falls zu verfahren sei. Reklamant sei der Ansicht, daß es sein selbstverständliches Recht sei, zu verlangen, daß bei einer Reklamation, welche er im Jahre 1904, am Beginn des 20. Jahrhunderts, erhebe, der Untersuchung die höchsten Prinzipien zugrunde gelegt würden, zu denen die völkerrechtliche Forschung gelangt sei. Die Ansicht des Reklamanten gehe dahin, daß nicht auf dem Standpunkt der Völkerrechtslehren des Westens Halt gemacht werden müsse, sondern daß man noch neuere Ansichten zugrunde legen müsse, nach denen gemäß der oben genannten Richt-

schnur selbst feindliche Schiffe und feindliches Gut, wenn dieses keine Konterbande sei und keine verbotene Handlung oder Absicht vorliege, auch ein direktes Kriegsbedürfnis oder ein Hindernis für die Kriegsführung nicht vorhanden sei, nicht weggenommen werden könnten.

Nach moderner völkerrechtlicher Auffassung geschehe die Beschlagnahme als Kontrolle im Interesse der Kriegsführung und die Visitierung und Untersuchung dürfe über die Erreichung dieses Zieles hinaus nicht ausgeübt werden und nicht den Charakter eines Racheaktes annehmen. Selbst feindliche Schiffe und feindliches Gut dürften daher, abgesehen von gewissen Fällen, nicht weggenommen werden. Reklamant sei der Ansicht, daß eine Anschauung wie die, man müsse den Feind durch Vernichtung seiner Schiffahrt und seines Handels zur Übergabe zwingen, in unser Jahrhundert, welches die Organe des Verkehrs und der Ökonomie so entwickelt habe, nicht übernommen werden dürfe. Demnach müßten feindliche Schiffe, wenn man verbotene Handlungen nicht annehmen könne, da der Zweck der Kontrolle erreicht sei, sofort freigegeben werden.

Das zur Verhandlung stehende Schiff habe keine Konterbande befördert, auch sonst keine verbotenen Handlungen begangen. Daß es in Zukunft derartiges vorhabe, sei nicht erwiesen. Es sei ein Schiff, welches in friedlichen Handelsgeschäften verwandt worden sei und bei dem irgendwelche Absicht, den Kampf direkt zu unterstützen, nicht vorliege. Daher sei seine Freisprechung selbstverständlich. Dies um so mehr, da niemand bezweifeln könne, daß Japan, welches den Krieg mit Rußland geraden Sinnes begonnen, ihn auch geraden Sinnes zu Ende führen wolle, und es der wahren Absicht der Kaiserlichen Regierung entsprechen müsse, wenn man feindlichen Schiffen und feindlichen Gütern, soweit bei dem Eigentümer keine schädigende Absicht oder Handlung vorliege, nach dem Grundsatz unparteiischer Gerechtigkeit für die ganze Welt dasselbe weitherzige Verfahren angedeihen lasse wie neutralen Schiffen und Gütern. Auch biete sich in dem jetzigen Kriege die beste Gelegenheit, das Völkerrecht, welches sich in den letzten zehn Jahren herausgebildet habe, anzuwenden und nötigenfalls neue Beispiele zu schaffen.

Dafür, daß die Reklamation begründet sei, spreche auch die Tatsache, daß die Anschauungen des Völkerrechts sich nach und nach in der Weise entwickelt hätten, daß die Beschränkungen für Beschlagnahme und Wegnahme von Schiffen so vermehrt worden seien, daß es nun so viele Ausnahmebestimmungen gebe, daß man geradezu geneigt sei, die Ausnahme zur Regel zu machen.

Wenn man nach dem suche, was für den vorliegenden Fall als völkerrechtliche Richtschnur zu nehmen sei, so müsse man sagen, daß es nichts besseres gebe, als die oben erwähnte, von dem internationalen

Völkerrechtskongreß in Turin beschlossene Seeprisenordnung und daß eine Entscheidung auf Grund der Artikel 4, 5, 6, 8—10, 23 und 32 derselben das Richtige treffen würde. Diese Bestimmungen seien der Niederschlag der internationalen öffentlichen Meinung, und Japan dürfe nicht zögern, dieselben anzunehmen.

2. Nach modernen völkerrechtlichen Begriffen könne, wenn auch schon der Kampf begonnen habe, solange noch keine Bekanntmachung über die Kriegseröffnung vorliege, das Eigentum von Privatpersonen, die von dem Kriege keine Kenntnis hätten, wenn sie auch feindliche Staatsangehörige seien, nicht zur Prise gemacht werden. Wenn man sage, es bedürfe zur Kriegseröffnung keiner Bekanntmachung, so gelte das nur für die kriegführenden Staaten, treffe aber für die privaten Untertanen nicht zu. Denn der Krieg schaffe ein Verhältnis zwischen den Staaten als solchen. Die den Staat zusammensetzenden Untertanen hätten als einzelne Individuen zu dem Krieg keine Beziehung. Daher müsse der Friede für ihre Person und ihr Eigentum, ungeachtet der Kriegseröffnung, gewahrt werden.

Da ferner Korea ein neutrales Land sei, so sei die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme von vornherein unrechtmäßig. Nach dem Völkerrecht sei für die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit oder Unrechtmäßigkeit einer Beschlagnahme der Punkt ins Auge zu fassen, ob Handlungen oder Absichten, welche die kriegsrechtlichen Bestimmungen verletzten, vorlägen oder nicht. Wenn man ferner dem Sinne der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904,[5]) welche den Schutz derer, die von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hätten, bestimme, so sei es offenbar, daß diese auch dem zur Verhandlung stehenden Schiff zugute kommen müsse. Deshalb mache Reklamant auch diese Verordnung für den in dem vorliegenden Fall einzunehmenden Standpunkt geltend.

3. Das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung stünden freilich in feindlichem Eigentum. Aber die Beschlagnahme sei am 6. Februar 1904 erfolgt, und die Feindseligkeiten zwischen Japan und Rußland hätten erst am 8. Februar, nämlich mit dem Seegefecht vor dem Hafen von Chemulpo, begonnen. Das zur Verhandlung stehende Schiff sei am 4. Februar 2[45] p. m. von Wladiwostok abgefahren und bis zu seiner Aufbringung an keinem Orte angelaufen. Daher habe es von dem Abbruch der friedlichen Beziehungen zwischen Japan und Rußland keine Kenntnis gehabt. Es sei ferner ein Handelsschiff, welches zum Seehandel gedient habe. Es lägen keine Spuren dafür vor, daß es Gefechtsrüstung geführt oder zum Konterbandetransport gedient habe. Da es ein friedliches Handelsschiff sei, so könne es nach den Regeln

---

[5]) I.

des in der Neuzeit entwickelten Völkerrechts allenfalls beschlagnahmt, keinenfalls aber eingezogen werden.

Im besonderen müßten, wie in der Reklamationsschrift und deren Ergänzung dargetan, die der Frau Kondratowitsch gehörigen 3 Kolli Möbel, weil sie friedliches Gut und keine Konterbande seien, freigegeben werden.

Aus diesen Gründen sei das Urteil erster Instanz, welches das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung für gute Prise erkläre und ihre Einziehung verfüge, rechtswidrig. Es werde daher Verwerfung dieser Entscheidung und Freigabe des Schiffs und seiner Ladung beantragt.

Die Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro, ist, wie folgt:

Die Berufungsbegründung sei freilich sehr lang, enthalte aber recht wenig Behauptungen, die mit der vorliegenden Sache direkt in Beziehung stünden. Ihr Kern sei der, daß der Reklamant wünsche:

> daß die Beschlüsse des Völkerrechtskongresses in Turin im Jahre 1882, welche das entwickeltste und unübertroffene Völkerrecht darstellten, angewandt und noch darüber hinaus neue Beispiele geschaffen würden. Das Urteil erster Instanz habe dies nicht getan und sei rechtswidrig.

Das Völkerrecht werde indes gebildet durch die von den Staaten allgemein anerkannten und in ihrem Verkehr untereinander von ihnen selbst befolgten Gewohnheiten und Rechtsbestimmungen. Bestimmungen, wie die von dem Reklamanten angezogenen, seien lediglich Beschlüsse von Gelehrten, welche nicht die allgemeine Anerkennung der Staaten genössen und daher nicht ohne weiteres angenommen werden könnten.

Was nun die anderen Berufungsgründe angehe, so sei die Ansicht des mit dem Schriftsatz für die mündliche Verhandlung beauftragten Staatsanwalts bereits klar ausgesprochen und, da neue Gründe nicht geltend gemacht seien, so sei eine Erwiderung überflüssig.

Das Urteil erster Instanz sei demnach rechtmäßig und gebe keinerlei Grund zu Aussetzungen. Es werde daher Verwerfung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Was die von dem Reklamanten angezogenen, von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin beschlossene Seeprisenordnung angeht, so ist ihr Inkrafttreten lediglich von einer Körperschaft bedeutender Gelehrter gewünscht worden und die Staaten haben sie ihrer Prüfung unterwerfen wollen. Sie hat aber keine völkerrechtlich bindende Kraft. Es wäre daher ein Fehlgriff, wenn man heute auf ihrer Grundlage Fragen des Seeprisenwesens entscheiden wolle.

Wenn man auch nicht behaupten kann, daß bei einem Prisengericht die Leistung in dem Punkte, daß es bei der Erledigung seiner Fälle das Landesgesetz und das Völkerrecht zu befolgen hat, von der Behandlung der Geschäfte in einem gewöhnlichen Gerichtshof nicht verschieden ist, so besteht doch zwischen den beiden in dem Punkte, daß sie die Gesetze befolgen und nach den gesetzlichen Anordnungen arbeiten müssen, kein Unterschied. Eine Argumentation, wie die des Reklamanten, welche nach Willkür einen humanitären Lehrsatz wie „Unparteiische Gerechtigkeit für die ganze Welt" zitiert und danach die Aufgaben für eine Zeit wie die jetzige bemessen will, berücksichtigt nicht, daß der Krieg bei dem heutigen Staatenverkehr eine unvermeidliche Tatsache ist; und man kann dem natürlich nicht beistimmen, wenn der Reklamant versucht, zu leugnen, daß nach dem geltenden Völkerrecht das Recht, Seeprisen zu machen, eine der Befugnisse ist, welche den Staaten im Kriegszustande zustehen. Daher ist der Grundsatz des geltenden Völkerrechts, daß während eines Krieges feindliche Schiffe und auf ihnen verladene Güter zur Prise gemacht werden können, ohne daß man die Absichten oder Handlungen der Reeder oder der Besatzung zu berücksichtigen braucht, durchaus billig und das Urteil erster Instanz, welches diesen Grundsatz angewandt hat, zutreffend.

2. Korea hat für den Krieg zwischen Rußland und Japan von Anfang an zu der Landung der japanischen Truppen in seinem Gebiet und dem Passieren derselben seine Zustimmung gegeben. Auch hat sich der Krieg anfangs innerhalb des Hoheitsgebiets von Korea abgespielt. Daher kann Korea nicht als neutral im gewöhnlichen Sinne des Worts erachtet werden. Wenn der Reklamant daher aus dem Orte der Beschlagnahme die Wirkungslosigkeit derselben ableiten will, so ist schon die Grundlage seiner Behauptung irrig.

Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 schafft mit Bezug auf die Beschlagnahme feindlicher Schiffe eine besondere Vergünstigung, die indes nur solchen feindlichen Schiffen zugute kommt, bei denen besondere Umstände zutreffen. Eine Anwendung derselben unter Erweiterung des in ihr bestimmten Umfangs ist daher nicht möglich. Da das zur Verhandlung stehende Schiff auf seiner Reise von Wladiwostok in Rußland nach Odessa gleichfalls in Rußland auf der See bei Korea beschlagnahmt worden ist, so ist das ein Fall, der an der Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung keinen Anteil nimmt.

Da es ferner völkerrechtlich allgemein anerkannt ist, daß feindliche Schiffe, auch wenn sie von der Kriegseröffnung keine Kenntnis haben, zu Prisen gemacht werden können, so steht die Tatsache, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von dem Bestehen des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland nichts gewußt hat, der Beschlagnahme nicht entgegen.

Des weiteren ist es völkerrechtlich allgemein anerkannt, daß der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens für Seeprisen keine Anwendung findet. Punkt 2 der Berufung ist daher in allen Teilen unbegründet.

3. Der Zeitpunkt des Beginns des Kriegszustands ist nicht unbedingt der Augenblick, wo die beiden streitenden Mächte das erste Kanonenfeuer wechseln. Wenn auch nur durch weniger drastische Ausführung der Kriegsabsicht oder durch Abgabe einer Kriegserklärung oder einer derselben gleichstehenden Mitteilung der Wille zu kämpfen offenbart worden ist, so ist mit dem Zeitpunkt der Kriegszustand als eingetreten zu erachten.

Da nun während der japanisch-russischen Verhandlungen betreffend die Unabhängigkeit und territoriale Integrität Chinas und Koreas Rußland durch sein unangemessenes Verhalten, welches die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens unmöglich machte, und durch fortwährende Kriegsrüstungen seine Absicht, uns mit Waffengewalt zu unterwerfen, klar bewies, so sandte unsere Regierung am 5. Februar 1904 eine Instruktion bezüglich Abbruchs der diplomatischen Beziehungen an unseren Gesandten in Rußland, und gleichzeitig traf unser Kriegsgeschwader seine Vorbereitungen und fuhr am folgenden Tage, dem 6. Februar, mit der Bestimmung, den Kampf aufzunehmen, von dem Kriegshafen Sasebo ab und nahm auf der Fahrt, also während der Kriegszeit, das, wie bekannt, für den Kriegsgebrauch der feindlichen Regierung zur Verfügung zu stellende, hier zur Verhandlung stehende Schiff in Beschlag. Dies war eben nichts anderes als eine solche Ausführung der Kriegsabsicht, und man muß sagen, daß der japanisch-russische Krieg mit diesem Zeitpunkt seinen Anfang genommen hat. Der 6. Februar vorigen Jahres, d. h. der Tag, an welchem das Kaiserliche Kriegsschiff „Saiyen“ das zur Verhandlung stehende Schiff aufbrachte, liegt daher bereits in der Kriegszeit. Unfraglich war daher die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes gerechtfertigt und, da, wie bereits oben dargetan, das Schiff und die auf ihm befindliche feindliche Ladung der Wegnahme unterliegen, so hat das Urteil erster Instanz, welches ihre Einziehung verfügt, vollkommen richtig entschieden.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. Mai 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Filiale der deutschen offenen Handelsgesellschaft Kunst & Albers in Nagasaki, vertreten durch den Prokuristen August Gese, Nagasaki, Oura 8.

In der Prisensache betreffend Ladungsstücke des russischen Dampfers „Ekaterinoslav" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Ekaterinoslav" verladenen Güter, nämlich 1 Kiste Musikinstrumente, 1 Kollo Fabrikartikel, 4 Kolli Blasebälge und anderes und 1 Kollo Kästen werden eingezogen.

Die Reklamation betreffend die Fracht für die Güter und Reisekosten wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die in der Urteilsformel verzeichneten Güter sind auf dem russischen Dampfer „Ekaterinoslav" verladen und von der Filiale der deutschen offenen Handelsgesellschaft Kunst & Albers in Wladiwostok an die Filiale derselben Firma in Odessa versandt worden. Auf der Reise dahin wurden sie am 6. Februar 1904, nach 9 Uhr vormittags, 3 Seemeilen nördlich von dem koreanischen Hafen Fusan, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Saiyen" zusammen mit dem genannten Schiff beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Vertreters des Kommandanten der „Saiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, das Schiffszertifikat der „Ekaterinoslav", die Frachtbriefe und die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns George Seletzky, des ersten Offiziers Wladimir Kisimoff und des zweiten Offiziers Peter Rübakoff des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Reklamanten sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter stünden im Eigentum der von dem Reklamanten vertretenen offenen Handelsgesellschaft Kunst & Albers, und sie seien, da die genannte Firma eine neutrale deutsche Firma sei. neutrales Gut. Neutrales Gut auf feindlichem Schiff könne, abgesehen von Kriegskonterbande, nicht eingezogen werden. Es werde daher Freigabe der gesamten zur Verhandlung stehenden Güter, welche keine Konterbande sei, beantragt.

Ferner werde Erstattung der Fracht für die zur Verhandlung stehenden Güter im Betrage von 64 Rubel 37 Kopeken und der aus Anlaß des Erscheinens des Reklamanten vor dem Prisengericht verauslagten Reisekosten von 50 Yen beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien, wenn sie auch im

Eigentum einer neutralen Person stünden, offenbar feindlich, weil sie von dem feindlichen Wladiwostok nach dem feindlichen Odessa verschifft worden seien.

Feindliches Gut auf feindlichem Schiff unterliege aber, gleichgültig ob es Konterbande sei oder nicht, der Einziehung.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach dem geltenden Völkerrecht kann feindliches Gut auf feindlichem Schiff, gleichviel ob Konterbande oder nicht, zu Kriegszeiten eingezogen werden. Ob Güter feindlich sind oder nicht, bestimmt sich nicht nach der Nationalität des Eigentümers, sondern nach seinem Wohnsitz und bei Kaufleuten nach dem Ort, an welchem sie ihre Handelsniederlassung haben.[1])

Die Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Güter, die Firma Kunst & Albers, ist freilich eine deutsche Firma, sie betreibt indes in Wladiwostok und Odessa mit eigenen Filialen Handelsgeschäfte. Da die zur Verhandlung stehenden Güter von der Filiale der genannten Firma in Wladiwostok an die Filiale derselben Firma in Odessa verschifft wurden, so ist es erwiesen, daß sie feindliche Güter sind.

Als solche müssen die zur Verhandlung stehenden Güter, weil sie auf dem feindlichen Dampfer „Ekaterinoslav" verladen und nach dem Eintreten des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland beschlagnahmt worden sind, wenn sie auch keine Konterbande sind, eingezogen werden.[2])

Was den Antrag betreffend die Fracht- und Reisekosten angeht, so liegt die Entscheidung hierüber nicht im Bereich des Prisengerichts, und die Reklamation über diesen Punkt muß abgewiesen werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Filiale der offenen Handelsgesellschaft Kunst & Albers in Nagasaki, Oura Nr. 8, vertreten durch den Prokuristen A. Gese.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladungsstücke des am 6. Februar 1904 bei Fusan

[1]) V §§ 8, 3 u. 4. — [2]) V § 42, 2.

in Korea von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Saiyen" beschlagnahmten, der russischen Gesellschaft der freiwilligen Flotte gehörigen Dampfers „Ekaterinoslav" ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der auf diesem Dampfer verladenen folgenden Güter: 1 Kollo Musikinstrumente, 1 Kollo Fabrikartikel, 4 Kolli Blasebälge und sonstige Schmiedegeräte, 1 Kollo Kästen, erkannt und die Reklamation für die Fracht dieser Güter abgewiesen worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der Prokurist A. Gese der Filiale der offenen Handelsgesellschaft Kunst & Albers, durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Jshiwatari Binichi im Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Ishibashi Tomokichi und deren Begründung sind folgende:

1. Die Beschlagnahme der zur Verhandlung stehenden Güter sei mit der Aufbringung des Dampfers „Ekaterinoslav" zusammen am 6. Februar 1904, 9 Uhr vormittags, also während noch Frieden zwischen Japan und Rußland bestand, erfolgt. Die Annahme der Entscheidung erster Instanz, daß die Beziehungen zwischen Japan und Rußland am 5. Februar abgebrochen seien und der Kriegszustand bereits an diesem Tage eingetreten sei, beruhe auf einer Entstellung der ihr zugrunde liegenden Tatsachen. Außerdem sei es eine unzureichende Begründung, wenn man einfach den 5. Februar nenne, ohne die Stunde genau anzugeben. Nach dem von dem Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, Komura, veröffentlichten Protokoll über die diplomatischen Verhandlungen sei das Telegramm, welches die Instruktion für den in St. Petersburg akkreditierten Gesandten Kurino bezüglich des Abbruchs der diplomatischen Beziehungen mit der russischen Regierung enthalten habe, am 5. Februar, nachmittags, 2 Uhr, abgesandt worden. Diese Mitteilung sei der russischen Regierung von dem genannten Gesandten am 6. Februar, 4 Uhr nachmittags, abgegeben worden. Daher habe am 5. Februar noch kein Kriegszustand bestanden. Dieses Telegramm des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten stelle nur die interne Mitteilung des Willens der Japanischen Regierung dar, sei aber noch keine Verlautbarung derselben nach außen. Erst am 6. Februar, 4 Uhr nachmittags, sei diese Absicht, die diplomatischen Beziehungen abzubrechen, von dem japanischen Gesandten der russischen Regierung gegenüber zum Ausdruck gebracht worden. Daß am 5. Februar noch kein Krieg bestanden habe, gehe auch aus der Tatsache hervor, daß die Zollbehörde in Nagasaki an diesem Tage für den Dampfer Mukden[3]) und dessen Ladung die Ausklarierungspapiere ausgestellt habe.

---

[3]) „Mukden" ist ein russischer Dampfer gewesen. (VI. 2b.)

2. Der Ort, an welchem der in Frage stehende Dampfer und seine Ladung aufgebracht worden seien, liege 3 Seemeilen nörlich von Fusan in Korea. Korea habe aber vor Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Japan und Rußland sich für neutral erklärt und habe bis zum Abschluß der Allianz mit Japan am 27. Februar 1904 diese Stellung gewahrt. Es bedürfe daher nicht vieler Worte, um darzutun, daß die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme, weil der Ort, an dem sie vollzogen worden sei, nach dem Völkerrecht in dem Hoheitsgebiet eines neutralen Staates liege, rechtswidrig sei.

3. Wenn man aber annehme, Korea sei nicht neutral, so hätten in seinen Hoheitsgewässern, in derselben Weise wie in den japanischen, die zur Verhandlung stehenden Güter den Schutz der §§ 3 und 1 der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[4]) erhalten und der Beschlagnahme entgehen müssen.

4. Da der Absender der zur Verhandlung stehenden Güter von dem Eintritt des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland keine Kenntnis gehabt habe, so stehe es außer Zweifel, daß er keine böse Absicht, Japan zu schädigen und dem Feind zu nützen, gehabt habe. Daher müßten die zur Verhandlung stehenden Güter in dem von den Artikeln 6, 23 und 30 der von dem internationalen Völkerrechtskongreß im Jahre 1882 beschlossenen und den Regierungen der Mächte unterbreiteten Seeprisenordnung vorgeschriebenen Sinne behandelt werden. Denn das Völkerrecht besitze keine besondere gesetzliche Formulierung, sondern entnehme seine Grundsätze den Ansichten einer Anzahl der Gelehrten und den von einer Anzahl der Staaten anerkannten Rechtsregeln.

5. Da der Krieg ein Verhältnis zwischen Staaten begründe, zu dem die Individuen in keiner direkten Beziehung stünden, so müsse in derselben Weise wie auf dem Lande der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens auch für die See zur Ausführung kommen und es müsse anerkannt werden, daß Privatvermögen, wenn es auch im Eigentum feindlicher Staatsangehöriger stehe, nicht zum Objekt einer Wegnahme gemacht werden dürfe. Reklamant hoffe daher, daß Japan mit den bisher als Gewohnheit befolgten schlechten Präzedenzen, feindliches Gut zur See wegzunehmen, im Interesse der Humanität und des Friedens aufräumen werde und den Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens zur Ausführung bringen werde.

6. Absender und Empfänger der zur Verhandlung stehenden Güter hätten freilich ihren Wohnsitz in feindlichem Gebiet, seien aber von neutraler Nationalität. Daher seien die Güter Eigentum Neutraler und könnten nicht eingezogen werden.

---

[4]) I.

7. Der durch unrechtmäßiges Vorgehen des Staats von dem Reklamanten tatsächlich erlittene Schaden müsse von dem betreffenden Staat billigerweise ersetzt werden, und das Prisengericht sei zur Entscheidung zuständig, da ein Antrag auf Ersatz des Schadens aus einer Beschlagnahme unter den Begriff „Prisenangelegenheiten" des § 1 der Prisengerichtsordnung[5]) falle.

Aus diesen Gründen werde beantragt, daß unter Verwerfung des Urteils erster Instanz eine Entscheidung gefällt werde, auf Grund deren die in dem Tenor des erstinstanzlichen Urteils aufgeführten Güter freigegeben würden und dem Staate der Ersatz der Frachtkosten von 64 Rubel 37 Kopeken auferlegt werde.

Die Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht in Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro, ist folgende:

1. Der Reklamant sage in seinem ersten Berufungspunkte:

> Da der Dampfer „Ekaterinoslav" von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Saiyen" am 6. Februar 1904, 9 Uhr vormittags, beschlagnahmt worden sei, so sei diese Beschlagnahme, weil vor Eintreten des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland, geschehen. Die Annahme des Urteils erster Instanz, daß der Kriegszustand mit Absendung der Mitteilung betreffend den Abbruch der Beziehungen am 5. Februar eingetreten sei, sei eine Entstellung der Tatsachen.

Darauf sei zu erwidern, daß Rußland während der diplomatischen Verhandlungen über die koreanisch-mandschurische Frage auf der einen Seite absichtlich seine Antwort hingezögert, auf der anderen zu Land und zu Wasser sich zum Kriege gerüstet und, als diese Rüstungen vollendet gewesen, seine Truppen zu Wasser und zu Lande vorgeschoben habe, um Japan zu erdrücken. Daraus, daß das Port Arthur-Geschwader sich schon gefechtsklar vor dem Hafen gesammelt habe, sei es klar geworden, daß Rußland sich zum Kampfe entschlossen habe. So habe Japan schließlich die Beziehungen abgebrochen, seinen Gesandten aus Rußland zurückgezogen und am selben Tage dem Geschwader Befehl gegeben, die feindliche Flotte aufzusuchen und anzugreifen. Daraufhin sei unsere vereinigte Kriegsflotte am 6. Februar, 7 Uhr vormittags, von Sasebo aufgebrochen. Dies sei die Antwort auf die russische Herausforderung gewesen. Da die beiden Geschwader derartig in Gefechtsbereitschaft einander gegenüber gestanden, so hätten, wenn sie auch nicht miteinander in Berührung gekommen wären und noch kein Kanonenfeuer ausgetauscht hätten, die Feindseligkeiten damit bereits begonnen und der Kriegszustand seinen Anfang genommen. Daß daher das Geschwader auf seiner Fahrt ein feindliches Schiff beschlagnahmt

---

[5]) IV.

habe, sei eine durchaus rechtmäßige Ausübung seiner kriegsrechtlichen Befugnisse gewesen.

2. Der Reklamant behaupte,

> daß der Ort der Beschlagnahme 3 Seemeilen nördlich von Fusan in Korea, also in neutralem Hoheitsgewässer, liege, und daß die Beschlagnahme ungerechtfertigt sei.

Aber nach dem jetzt geltenden Völkerrecht liege ein Ort in 3 Seemeilen Entfernung vom Lande in der offenen See, nicht im Gebietsgewässer. Aber selbst angenommen, er liege im Gebietsgewässer und Korea sei ein neutraler Staat, so stehe doch das Recht der Beschwerde gegen Verletzung der Neutralität ausschließlich dem betreffenden Staat zu und könne keinenfalls als Grund für die Freilassung eines feindlichen Schiffes oder seiner Ladung geltend gemacht werden.

3. Die erste Hälfte des dritten Punktes der Berufung sei durch das in der vorigen Ziffer Gesagte bereits erledigt. Des weiteren mache der Reklamant Anspruch auf die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20. Da aber diese Verordnung am 9. Februar veröffentlicht und von diesem Tage an in Kraft zu treten bestimmt gewesen sei, so sei nach allgemeinen Rechtsanschauungen offenbar, daß sie auf einen in der Vergangenheit liegenden Fall keine Anwendung finden könne.

4. Der Reklamant bringe vor,

> der Absender der zur Verhandlung stehenden Güter habe weder zur Zeit der Verschiffung derselben in Wladiwostok noch auch danach bis zur Beschlagnahme von dem Eintreten des Kriegszustands Kenntnis gehabt, daher seien die Güter nach der von dem Völkerrechtskongreß in Turin beschlossenen Seeprisenordnung freizugeben.

Das Völkerrecht heiße indes die Wegnahme feindlicher Schiffe und Güter gut ohne Rücksicht auf Kenntnis oder Unkenntnis von dem Kriegszustand. Die Beschlüsse des Gelehrtenkongresses in Turin könnten nicht als Völkerrecht anerkannt werden und fänden daher auf den vorliegenden Fall keine Anwendung.

5. Der Reklamant sage,

> es entspreche nur unparteiischer Gerechtigkeit, daß das Privatvermögen wie auf dem Lande so auch zur See als unverletzlich angesehen werde und er erwarte daher die Verwirklichung dieses Grundsatzes.

Da jedoch das Völkerrecht gebildet werde durch die von den zivilisierten Mächten allgemein anerkannten und in ihrem Verkehr untereinander von ihnen selbst befolgten Rechtsbestimmungen, so sei es unmöglich, daß Japan allein den genannten Grundsatz, wenn er auch der Billigkeit entsprechen möge, annehme.

6. Der Reklamant führe an,

daß das Urteil erster Instanz die Landeszugehörigkeit der Waren unter Verwerfung des Nationalitätsprinzips nach dem Domizilprinzip bestimmt habe. Aus dem Domizilprinzip würde indes die seltsame Ansicht zu folgern sein, daß ein Japaner, welcher in Rußland lebe, als Feind anzusehen sei. Dies vertrage sich nicht mit dem nationalen Gedanken des japanischen Staats.

Da aber Gut, welches im Feindesland sei, gleichgültig in wessen Eigentum, als Vermögensquelle des feindlichen Staats dem feindlichen Krieger zugute komme, so sei es nicht schwer einzusehen, daß der Charakter solchen Guts feindlich sei. Daher sei das Domizilprinzip als das den Verhältnissen am besten entsprechende von Japan angenommen, und die auf Grund desselben gegebene Entscheidung sei richtig.

7. Der Reklamant sei der Ansicht, daß der Reklamationspunkt betreffend den Schadensersatz unter den Ausdruck „Prisenangelegenheiten" des § 1 der Prisenordnung falle, und die Abweisung desselben ungerechtfertigt sei. Es gehe indes aus der Prisenordnung deutlich hervor, daß das Prisengericht sich mit der Untersuchung über die Rechtmäßigkeit oder Unrechtmäßigkeit von Prisen und mit der Entscheidung über Wegnahme oder Freigabe zu beschäftigen und in einer rein zivilrechtlichen Frage, wie der eines Schadensersatzes, nicht zu befinden habe. Daß Prisenangelegenheiten Ansprüche, wie die auf Schadensersatz, umfassen sollten, müsse als eine willkürliche Behauptung abgewiesen werden.

Aus diesen Gründen sei die Berufung ungerechtfertigt und müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Zeitpunkt des Beginns des Kriegszustands ist nicht unbedingt der Augenblick, wo die beiden streitenden Mächte das erste Kanonenfeuer wechseln. Wenn auch nur durch weniger drastische Ausführung der Kriegsabsicht oder durch Abgabe einer Kriegserklärung oder einer derselben gleichstehenden Mitteilung der Wille zu kämpfen offenbart worden ist, so ist mit diesem Zeitpunkt der Kriegszustand als eingetreten zu erachten.

Da nun während der japanisch-russischen Verhandlungen betreffend die Unabhängigkeit und territoriale Integrität Chinas und Koreas Rußland durch sein unangemessenes Verhalten, welches die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens unmöglich machte, und durch fortwährende Kriegsrüstungen seine Absicht, uns mit Waffengewalt zu unterwerfen, klar bewies, so sandte unsere Regierung am 5. Februar des Jahres 1904 eine Instruktion bezüglich Abbruchs der diplomatischen Beziehungen an unseren Gesandten in Rußland, und gleichzeitig traf unser

Kriegsgeschwader seine Vorbereitungen und fuhr am folgenden Tage, dem 6. Februar, mit der Bestimmung, den Kampf aufzunehmen, von dem Kriegshafen Sasebo ab und nahm auf der Fahrt, also während der Kriegszeit, das, wie bekannt, für den Kriegsgebrauch der feindlichen Regierung bereit zu stellende hier in Frage stehende Schiff in Beschlag. Dies war eben nichts anderes als eine solche Ausführung der Kriegsabsicht, und man muß sagen, daß der japanisch-russische Krieg mit diesem Zeitpunkt seinen Anfang genommen hat.

Daher ist Punkt 1 der Berufung, welcher behauptet, daß die zur Verhandlung stehenden Güter vor der Kriegseröffnung beschlagnahmt seien und daher die Beschlagnahme rechtswidrig sei, unbegründet.

Korea hat für den Krieg zwischen Japan und Rußland von Anfang an zu der Landung der japanischen Truppen in seinem Gebiet und dem Passieren derselben seine Zustimmung gegeben. Auch hat sich der Krieg anfangs innerhalb des Hoheitsgebiets von Korea abgespielt. Daher kann Korea nicht als neutral im gewöhnlichen Sinne des Worts erachtet werden. Wenn der Reklamant demnach aus dem Orte der Beschlagnahme die Wirkungslosigkeit derselben ableiten will, so ist schon die Grundlage seiner Behauptung irrig, und damit fällt dieser Berufungspunkt hin.

Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 schafft mit Bezug auf die Beschlagnahme feindlicher Schiffe eine besondere Vergünstigung, welche russischen Schiffen, die zur Zeit ihres Inkrafttretens in japanischen Häfen lagen oder vor dem 9. Februar von einem ausländischen Hafen nach einem japanischen Hafen abgefahren waren, zugute kommen sollte. Daher kann ein Eigentümer von Ladung auf dem Dampfer „Ekaterinoslav", welcher von Wladiwostok nach Odessa fuhr, diese Verordnung nicht geltend machen und die Güter können der Beschlagnahme nicht entgehen.

Die internationalen Gebräuche erblicken darin, daß die Kriegseröffnung unbekannt war und daß die Absicht, den kriegführenden Staaten zu schaden oder zu nützen, nicht vorlag, keinen Grund, weshalb Güter mit feindlichem Charakter der Wegnahme entgehen sollten.

Des weiteren ist es völkerrechtlich anerkannt, daß der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens für die See nicht, wie im Landkrieg, zu beobachten ist.

Was ferner die von dem Reklamanten angezogenen Beschlüsse eines internationalen Völkerrechtskongresses angeht, so ist ihre Durchführung lediglich der Wunsch einer Körperschaft bedeutender Gelehrter, welcher noch der völkerrechtlichen Forschung unterzogen wird, und sie haben nicht die Geltung von Vorschriften, die der vorliegenden Entscheidung zugrunde gelegt werden müßten.

Auch ist es von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt, daß die

Landeszugehörigkeit von Gütern nach dem Domizilprinzip entschieden werden kann, und das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies der Billigkeit entspricht.

Daher müssen die Punkte 3—6 der Berufung abgewiesen werden.

Die Befugnisse eines Prisengerichts gehen über die in der Prisenordnung bestimmte Untersuchung und Entscheidung über die Frage der Rechtmäßigkeit von Prisen nicht hinaus. Angelegenheiten, wie möglicherweise aus Beschlagnahmen entstehende Schadensersatzansprüche, liegen dagegen außerhalb seiner Kompetenz. Daher ist die Ablehnung des sich hierauf beziehenden Reklamationspunktes seitens des Gerichts erster Instanz zutreffend und auch dieser Berufungspunkt unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. Mai 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In Sachen des am 6. Februar 1904, 2 Uhr 45 Minuten nachmittags, im Hafen von Fusan von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmten russischen Handelsschiffs „Mukden" und seiner Ladung wird bezüglich der in dem besonders beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter nach Einsicht des Schriftsatzes des Staatsanwalts, wie folgt, entschieden.

Bezüglich der in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten, von der Firma Holme, Ringer & Co. verschifften und für Grineff bestimmten Güter, nämlich einer Kiste Bettgestelle und einer Kiste Bettmatratzen, welche in Nagasaki auf der „Mukden" mit Bestimmung nach Wonsang in Korea verladen waren; sowie bezüglich der von der Firma Mactavish & Lehmann verschifften, für Wakefield bestimmten einen Kiste Arzneiwaren, welche in Shanghai auf dem genannten Dampfer mit Bestimmung nach Wonsang verladen war, muß nach den Angaben des Ladungsverzeichnisses und nach der Natur der Waren angenommen werden, daß dieselben dem in Korea ansässigen Grineff beziehungsweise Wakefield gehören.

Bezüglich ferner des von Matsumoto an Matsumoto verschifften Geldschranks sowie bezüglich der von Moriya an Nishijima verschifften Güter, nämlich eines Kollo Schirme und acht anderer Warensorten, welche in Nagasaki mit Bestimmung nach Wonsang in Korea verladen waren, muß angenommen werden, daß sie im Eigentum von japanischen Staatsangehörigen stehen, die in Korea ansässig sind.

Daher werden alle diese Güter, unbeschadet der Rechtmäßigkeit ihrer Beschlagnahme, weil keine besonderen Gründe für ihre Einziehung vorliegen, sofort freigegeben. [1])

Gegeben am 24. Februar 1904.

(Unterschriften.)

Güterverzeichnis.

Name der Güter	Zahl	Absender	Empfänger
Eiserne Bettstellen . .	1 Kiste	Holme, Ringer & Co.	Grineff
Bettmatratzen dazu . .	1 Kiste	do.	do.
Eiserner Geldschrank .	1 Stück	Matsumoto	Matsumoto
Schirme	1 Kollo	Moriya	Nishijima
Nahrungsmittel . . .	1 Kiste	do.	do.
Bücher	1 Kiste	do.	do.
Schinken	1 Kiste	do.	do.
Äpfel	2 Kisten	do.	do.
Bambus	69 Bund	do.	do.
Bauholz	2 Kisten	do.	do.
Porzellan	1 Kiste	do.	do.
Wachskerzen	1 Kiste	do.	do.
Arzneiwaren	1 Kiste	Mactavish & Lehmann	Wakefield

Reklamant: Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg, vertreten durch den Vizepräsidenten Wenzel.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 10.

In der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Mukden“ und die auf demselben verschiffte Ladung wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Mukden“ und die in dem beigefügten Ladungsverzeichnis unter Nr. 1 bis 45, 47 bis 52 und 54 bis 56 aufgeführten Güter werden eingezogen, die unter Nr. 46 und 53 aufgeführten Güter werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Mukden“ ist Eigentum der russisch-ostchinesischen Eisenbahngesellschaft, sein Heimatshafen ist der russische Pachthafen Dalny in China, er führt die russische Flagge

[1]) V §§ 8, 3 und 4.

und dient zum Transport von Passagieren, Gütern und Postsachen zwischen Shanghai in China, Fusan in Korea, Nagasaki in Japan und Wladiwostok in Rußland. Am 5. Februar verließ der Dampfer den Hafen von Nagasaki mit Bestimmung nach Wladiwostok und wurde am 6. desselben Monats während seines Aufenthalts im Hafen von Fusan um 2^{45} nachmittags von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmt. Unter der Ladung, welche ohne Ausnahme für Empfänger in Wladiwostok bestimmt war, befinden sich eine Kiste für amtlichen Gebrauch bestimmte Registerpapiere und ein Kollo Flaggen, welche dem in Wladiwostok ansässigen französischen Handelsagenten gehören.

Diese Tatsachen hat nicht nur der Reklamant anerkannt, sondern sie gehen auch hervor aus dem Protokoll des Stellvertreters des Kommandanten des Kriegsschiffes „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, aus den Vernehmungsprotokollen des ersten Offiziers der „Mukden", Serge Wiszniowski, und des zweiten Offiziers, Alexander Iwanowitsch Kanajeff, aus dem Schiffsjournal, dem Ladungsverzeichnis, den Ausklarierungspapieren des Zollamts in Nagasaki, dem Permit der Nagasaki Quarantäne-Station, aus den Protokollen der mündlichen Verhandlungen in Sachen der Reklamationen Nr. 6 und Nr. 12 [1]) betreffend die Beschlagnahme des Dampfers „Mukden" und den Aussagen des französischen stellvertretenden Vizekonsuls in Nagasaki G. Goudareau.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Japan und Rußland seien in den Kriegszustand eingetreten mit der Seeschlacht bei Port Arthur am 8. Februar 1904 und nicht mit der Mitteilung Japans an Rußland über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen. Daher habe die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme zu einer Zeit stattgefunden, die vor dem Eintreten der beiden Mächte in den Kriegszustand liege, und das Schiff müsse daher freigelassen werden.

2. Selbst angenommen, die beiden Mächte seien zur Zeit der Mitteilung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen in den Kriegszustand eingetreten, so müsse doch, da diese Mitteilung durch den Gesandten Kurino am 6. Februar, 4 Uhr nachmittags, stattgefunden habe, die Beschlagnahme aber am selben Tage um 2^{45} p. m. vorgenommen worden sei, also in eine vor Eintreten des Kriegszustandes liegende Zeit falle, das Schiff freigegeben werden.

3. Nach der Pariser Seerechtserklärung vom Jahre 1856 könnten Güter, welche Neutralen gehörten, nicht beschlagnahmt werden. Daher

---

[1]) VI 2 c und g.

seien die in der Bekanntmachung des Staatsanzeigers als der Ostasiatischen Gesellschaft gehörig verzeichneten Güter, weil sie der in Wladiwostok ansässigen Firma Marcerou, Schreter & Co. gehörten, freizulassen.

4. Wenn das Schiff freigelassen werde, so müsse auch die Ladung freigegeben werden.

5. Da die Beschlagnahme in den koreanischen Hoheitsgewässern stattgefunden habe, so sei die Frage, ob Korea als neutral anzusehen sei oder nicht, klarzustellen. Da ferner die Angehörigen kriegsführender Staaten von dem Kriegszustand erst durch die Bekanntmachung der Kriegserklärung erführen, so sei das zur Verhandlung stehende, vor der Veröffentlichung des Kaiserlichen Erlasses bezüglich der Kriegserklärung beschlagnahmte Schiff freizulassen. Ferner sei es freizugeben, weil der Sinn der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[2]) auf Schiffe, welche, wie das vorliegende, vor Eröffnung des Krieges Japan verlassen hätten und auf der Reise begriffen gewesen seien, zutreffe.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die eine für den französischen Handelsagenten bestimmte Kiste mit Registerpapieren (amtlichen Schriftstücken) sowie ein Kollo Flaggen seien freizugeben; das Schiff dagegen und die übrige Ladung sei, weil sämtliche Anführungen des Reklamanten grundlos seien, einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Rußland hat während der diplomatischen Verhandlungen mit Japan über die mandschurische und koreanische Frage seine Antwort beständig verzögert und in Entsendung seiner Truppen in die Mandschurei und nach Korea hinein sowie in der Konzentration seines Geschwaders nach Port Arthur lebhafte kriegerische Tätigkeit entwickelt und seinen Entschluß, den Kampf mit Japan aufzunehmen, deutlich gezeigt. Daraufhin hat Japan am 5. Februar 1904 seine Erklärung an Rußland über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen abgesandt und sich zugleich in Kriegsbereitschaft gesetzt. Am folgenden Tage, dem 6. Februar 1904, 7 Uhr morgens, brach die japanische Flotte zum Angriff des russischen Geschwaders von Sasebo auf. Wenn man sich die Bewegungen der beiderseitigen Geschwader und die allgemeine Situation zu der Zeit vergegenwärtigt, so muß man sagen, daß die Feindseligkeiten bereits vor der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme ihren öffentlichen Anfang genommen hatten. Es ist daher klar, daß zur Zeit der Beschlagnahme der Kriegszustand bereits eingetreten war, und die Frage, ob die Kriegserklärung veröffentlicht war oder nicht, ist belanglos.

Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[3]) begründet eine ausnahmsweise Vergünstigung der Befreiung von der Beschlagnahme

[2]) I. — [3]) I.

lediglich für russische Handelsschiffe, welche sich in japanischen Häfen befunden haben oder vor dem 9. Februar von einem ausländischen Hafen nach einem japanischen Hafen aufgebrochen sind. Auf Schiffe jedoch, welche, wie das vorliegende, vor dem genannten Tage von einem japanischen Hafen nach einem feindlichen Hafen aufgebrochen sind, kann die Vergünstigung dieser Kaiserlichen Verordnung nicht ausgedehnt werden.

Da ferner offenbar Korea tatsächlich kein neutrales Land ist, so kann gegen die Berechtigung zur Ausübung einer Beschlagnahme in seinen Hoheitsgewässern nichts eingewendet werden.

Da deshalb die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes zu Recht geschehen ist, so ist dasselbe einzuziehen.[4])

Was die Schiffsladung angeht, so ist die eine Kiste Registerpapiere (amtliche Schriftstücke) und ein Kollo Flaggen, weil für den in amtlicher Eigenschaft in Wladiwostok ansässigen französischen Handelsagenten bestimmt, freizugeben. Die übrigen Güter sind jedoch, als feindliche Güter auf feindlichem Schiff, sämtlich einzuziehen.[5])

Der Vertreter des Reklamanten hat bezüglich der im Staatsanzeiger als der Ostasiatischen Gesellschaft gehörig verzeichneten Güter geltend gemacht, daß dieselben der in Wladiwostok ansässigen französischen Firma Marcerou, Schreter & Co. gehörten, folglich als Eigentum eines Neutralen und nicht als feindliche Güter zu behandeln seien. Aber der Charakter von Gütern als feindlicher bestimmt sich nicht nach der Nationalität, sondern nach dem Wohnsitz des Eigentümers[6]) und, da der Eigentümer der Güter freilich französische Staatsangehörigkeit besitzt, indes in Wladiwostok, d. h. im Gebiete des Feindes ansässig ist und dort Handel treibt, so sind die Güter feindlich und können der Einziehung nicht entgehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Ladungsverzeichnis des Dampfers „Mukden".

Nr.	Güter	Stück	Absender	Empfänger
1	10000 Rubel	1 Kiste	Russ.-Chines. Bank, Nagasaki	Russ.-Chin. Bank, Wladiwostok
2	Musikinstrumente . .	1 Kiste	Ahrens & Co.	
3	Schreibmaschinen . .	10 Kisten	Kunst & Albers	Kunst & Albers

[4]) V § 40, 1. — [5]) V § 40, 2. — [6]) V §§ 8, 3 und 4.

Nr.	Güter	Stück	Absender	Empfänger
4	Walfischöl	5 Faß	Graf Kayserling	Feger
5	Parfümerien	3 Kisten	Ahrens & Co.	
6	Glasröhren	2 Kisten	„	
7	Glasgeräte	1 Kiste	„	
8	Senfsamen	2 Kisten	„	
9	Gewürze	1 Kiste	„	
10	Bücher	1 Kiste	„	
11	Zitronen	150 Kolli	„	
12	Apfelsinen	75 Kisten	„	
13	Reis	1000 Sack	Holme, Ringer & Co.	Choorin & Co.
14	Glasgeräte	1 Kiste	Boeddinghaus	
15	„	59 Kisten	„	
16	Apfelsinen	100 „	Chu Yen Cheng.	Yuang Gee Tse
17	„	50 „	Yeng Kiung	Lieh Ta Hang
18	„	50 „	„	„
19	Phonographennoten .	16 Kolli	Holme, Ringer & Co.	
20	Getrocknetes Obst . .	50 Kisten	„	
21	„ „ . .	10 Kolli	„	
22	Getrocknete Pflaumen	200 Kisten	„	
23	Getrocknete Äpfel . .	99 „	„	
24	Drogen	1 Kollo	Boeddinghaus	Köhler, Apotheke
25	Maschinenteile . . .	1 Kiste	Ahrens & Co.	
26	Notizbücher	1 Kollo	„	
27	Stahlgeräte	1 Kollo	Clarkson & Co.	Clarkson & Co.
28	Musikinstrumente . .	5 Kisten	Mess. Maritimes, Shanghai	Schreter & Co., Wladiwostok
29	Parfümerien	3 „	„	„
30	Gußeiserne Möbel . .	5 „	„	„
31	Telegraphenapparate .	1 Kiste	Great Northern Shanghai	Telegraph Co., Wladiwostok
32	Phonographenröhren .	2 Kisten	Giyumann & Co.	Yumpozan
33	Zinkblech	22 Stück	P. O. & Co.	„
34	Teeproben	1 Kiste	Siemssen & Co.	Kunst & Albers
35	Nägel	1768 Faß	Shewan, Tomes & Co.	„
36	Wagen	45 Kisten	„	„
37	Porzellangegenstände .	2 Kolli	Siemssen & Co., Shanghai	Kunst & Albers, Wladiwostok
38		1 Kollo	„	„
39	Eisenwaren	17 Kisten	„	„
40	„	6 „	„	„
41	Äxte	300 Stück	„	„
42	Bücher	1 Kiste	„	„
43	Maschinenteile . . .	1 Stück	„	„

Nr.	Güter	Stück	Absender	Empfänger
44	Muster u. Verzeichnisse	1 Kiste	Siemssen & Co.	Kunst & Albers
45	Margarine	1 „	„	„
46	Registerpapiere . . .	1 „	East Asiatic Co., Shanghai	„
47	Öl	1 Faß	„	
48	Essig	1 „	„	
49	Konserven	25 Kisten	„	
50	Geldschränke u. Zubehör	4 „	„	
51	„ „	2 „	„	
52	Fabrikartikel „	12 „	Carlowitz & Co., Shanghai	Kunst & Albers, Wladiwostok
53	Flaggen	1 Kollo	Mess. Maritimes, Shanghai	Schreter & Co., Wladiwostok
54	„	1 „	P. O. & Co.	Adolsruk
55	„	1 „	„	Ovesen
56	Gasbrenner	1 „	Trading Co., Shanghai	Taylor, Wladiwostok

Reklamant: Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg, Rußland,, vertreten durch den Vizepräsidenten Wenzel.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku Kagacho Nr. 10.

Am 26. Mai hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" aufgebrachten russischen Dampfer „Mukden" und dessen Ladung auf Einziehung des Dampfers und die in dem, dem Urteil beigefügten, Ladungsverzeichnis unter Nr. 1 bis 45, 47 bis 52, 54 bis 56 aufgeführten und auf Freigabe der unter Nr. 46 und 53 aufgeführten Güter entschieden.

Gegen dieses Urteil hat der Rechtsanwalt Nagashima Washitaro als Prozeßvertreter der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch den Vizepräsidenten Wenzel, die Berufung eingelegt. Dieselbe ist von dem Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Nagashima Washitaro sind folgende: Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz, soweit auf Einziehung erkannt sei, und Freilassung des Dampfers und dessen Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Da die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers im Hafen von Fusan am 6. Februar 1904, 2[45] nachmittags, stattgefunden habe, der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland aber erst am 8. Februar desselben Jahres, nämlich mit der Seeschlacht bei Port Arthur, eingetreten sei, so sei die Beschlagnahme, weil früher geschehen, ungerechtfertigt.

2. Selbst wenn man aber das Eintreten des Kriegszustands auf den Zeitpunkt der Mitteilung von dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen verlege, so sei doch, da der Gesandte Kurino diese Mitteilung dem russischen Minister der Auswärtigen Angelegenheiten am 6. Februar, nachmittags 4 Uhr, gemacht habe, die Beschlagnahme vor Eintreten des Kriegszustandes ausgeübt worden, und deshalb müsse die Freilassung erfolgen.

3. Die unter der Ladung befindlichen, in der Bekanntmachung des Staatsanzeigers als der ostasiatischen Gesellschaft gehörig verzeichneten Güter seien von der Firma Marcerou, Schreter & Co. auf einem der französischen ostasiatischen Gesellschaft gehörigen Dampfer für Wladiwostok verschifft und auf die „Mukden" umgeladen worden. Da diese Güter am Bestimmungsorte gegen Aushändigung der Konnossemente zu überantworten gewesen wären, so seien sie, solange sie noch nicht im Bestimmungshafen angekommen seien, noch Eigentum des Absenders. Es sei auch besonders zu bemerken, daß die Güter von dem Absender auf einem französischen Postdampfer verschifft und daß sie nur zufällig auf ein feindliches Handelsschiff umgeladen worden seien.

4. Ebenso seien die unter Nr. 31 aufgeführten Güter Eigentum der dänischen „Great Northern Telegraph Company", sie seien gegen Aushändigung des Konnossements auszuliefern und stünden, solange sie noch nicht im Bestimmungshafen angekommen seien, noch im Eigentum des Absenders.

5. Im Falle der Freilassung des Schiffes müßten auch die auf demselben verschifften Güter freigelassen werden.

6. Da das zur Verhandlung stehende Schiff im Hafen von Fusan aufgebracht worden sei, so sei es bei Abgabe eines prisengerichtlichen Erkenntnisses von Wichtigkeit, zu entscheiden, ob Korea ein neutraler oder für die Kriegszeit mit Japan verbündeter Staat sei. Bedauerlicherweise habe aber das Urteil des Prisengerichts von Sasebo die völkerrechtliche Stellung Koreas nicht klargelegt.

7. Die russischen Staatsangehörigen hätten, solange die Kriegserklärung nicht veröffentlicht sei, keine Gelegenheit gehabt, von derselben Kenntnis zu erlangen. Daher sei die Beschlagnahme des hier verhandelten Dampfers, welche vor der Veröffentlichung dieser Kriegserklärung stattgefunden habe, ungerechtfertigt.

8. Da der Dampfer am 5. Februar 1904 von Nagasaki aufgebrochen und am 6. desselben Monats, 2[45] nachmittags, während seines Aufenthalts in Fusan beschlagnahmt worden sei, so müsse er, wenn man den wahren Sinn der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 auf ihn anwende, freigegeben werden.

9. Die in dem, dem Urteil des Prisengerichts zu Sasebo beigefügten Ladungsverzeichnis unter Nr. 28 bis 30 und 46 bis 51 aufgeführten Güter seien Eigentum von Bürgern der neutralen französischen Republik, die unter Nr. 28 bis 30 verzeichneten Güter seien auf einem Dampfer der Messageries Maritimes, die Güter unter Nr. 46 bis 51 auf einem Dampfer der französischen ostasiatischen Gesellschaft verschifft worden und erst in Shanghai auf die „Mukden" umgeladen. Wenn diese Umladung auf einen russischen Dampfer nicht stattgefunden hätte, würden die Güter dem Unfall der Beschlagnahme entgangen sein. Das Sasebo-Prisengericht habe diesen Punkt gar nicht in Erwägung gezogen, und der Reklamant könne sich damit nicht einverstanden erklären.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts des Sasebo-Prisengerichts, Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland sei mit der Zeit eingetreten, wo die beiden Kriegsflotten Vorbereitungen zum Kampf getroffen hätten, und man könne aus der Tatsache, daß sie kein Feuer ausgetauscht hätten, nicht die Behauptung ableiten, daß sie nicht schon öffentlich feindlich einander gegenübergetreten wären. Das russische Geschwader habe in der Absicht, unser Geschwader anzugreifen, seine Vorbereitungen getroffen und sei am 4. oder 5. Februar aus dem Hafen von Port Arthur ausgelaufen. Unser Geschwader seinerseits sei, um einen Gegenangriff zu machen, am 6. Februar, morgens 7 Uhr, von dem Kriegshafen Sasebo aufgebrochen. Damit sei zwischen den beiden Ländern der Kriegszustand begründet gewesen.

Es sei ein allgemeiner völkerrechtlicher Grundsatz, daß mit der Übergabe der Güter an einen Seeverfrachter die Gefahr des Seetransports und das Eigentum an den Gütern auf den Empfänger übergingen.

Dadurch, daß die Güter auf der Reise auf einen anderen Dampfer umgeladen worden seien, habe sich in der Vermutung bezüglich des Eigentumsrechts nichts geändert.

In der Tatsache, daß die Güter am Bestimmungsort gegen Auslieferung der Konnossemente zu übergeben seien, könne man keineswegs einen besonderen Vertrag erblicken, welcher den Übergang des Eigentumsrechts aufschiebe, denn diese Tatsache sei ganz allgemeine kaufmännische Übung.

Es sei gerechtfertigt, daß die Güter, welche nach Feindesland bestimmt und auf feindlichem Schiff verladen worden seien, als feindliche betrachtet worden wären.

Es sei zweifellos richtig, daß im Falle, daß das zur Verhandlung stehende Schiff freigegeben würde, auch die auf demselben verschifften Güter freizugeben seien, aber da die Aufbringung von feindlichen Schiffen und Gütern eine rechtmäßige Betätigung des Rechts der Kriegführung sei, so könnten sie auch in diesem Falle der Beschlagnahme nicht entgehen.

Was die Behauptung, Korea sei zurzeit kein neutrales Land, angehe, so gründe sich dieselbe auf der mandschurisch-koreanischen Frage. Das bekanntlich den Kern dieser Frage bildende Bestreben, die Integrität der Mandschurei und Koreas aufrechtzuerhalten, habe zur offenbar notwendigen Folge, daß Korea ebenso wie die Mandschurei tatsächlich den Kriegsschauplatz darstelle.

Ferner sei Unkenntnis feindlicher Schiffe oder Güter von dem Bestehen des Kriegszustands kein Grund, weshalb dieselben der Aufbringung nicht unterworfen sein sollten.

Der alleinige Zweck der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 sei der, den heimischen Handelsverkehr vor Schädigung zu schützen. Deshalb gewähre sie als eine Ausnahme von dem sonst zu Kriegszeiten bestehenden Recht der Beschlagnahme feindlicher Kriegsschiffe die Vergünstigung, daß für eine gewisse Frist die Prisenmaßnahmen suspendiert sein sollten. Demnach sei es unzulässig, diese Verordnung auf Fälle, die sich nicht mit ihrem genauen Wortlaut deckten, anwenden zu wollen. Da der zur Verhandlung stehende Dampfer zur Zeit des Erlasses der Kaiserlichen Verordnung sich weder in einem japanischen Hafen befunden habe, noch auf der Fahrt nach einem solchen begriffen gewesen, sondern bereits vor Veröffentlichung derselben beschlagnahmt worden sei, so könne er selbstverständlich die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung nicht in Anspruch nehmen.

Daher sei der Staatsanwalt der Ansicht, daß das Urteil erster Instanz voll begründet und die Berufung zu verwerfen sei.

Die vorliegende Entscheidung wird, wie folgt, begründet:

Der Berufungsreklamant behauptet in seinem ersten Punkte, daß die Beschlagnahme vor Eintreten des Kriegszustands, nämlich vor der am 8. Februar 1904 stattgehabten Seeschlacht bei Port Arthur vorgenommen und deshalb ungerechtfertigt sei. Er behauptet ferner im Punkte 2, daß die Beschlagnahme auch vor der Mitteilung vom Abbruch der diplomatischen Beziehungen seitens des Gesandten Kurino an den russischen Minister des Äußern geschehen sei und daß deshalb das Schiff gutes Anrecht auf Freilassung habe. Aber es ist unbestreitbar, daß die Eröffnung eines Krieges nicht von dem ersten Feuern der Kanonen der kriegsführenden Mächte abhängig ist, und es ist ebenso unbestreitbar, daß eine Kriegserklärung oder die Übermittelung einer solchen an den andern Teil hierbei nicht entscheidend ist, daß viel-

mehr selbstredend die Verwirklichung der Kampfesabsicht oder jede sonstige Manifestation derselben den Kriegszustand ins Leben ruft. Da nun während der japanisch-russischen Verhandlungen Rußland durch sein unangemessenes Verhalten, welches die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens unmöglich machte, und durch fortwährende Kriegsrüstungen seine Absicht, uns mit Waffengewalt zu unterwerfen, klar bewies, so sandte unsere Regierung am 5. Februar des Jahres 1904 eine Instruktion bezüglich Abbruchs der diplomatischen Beziehungen an unseren Gesandten in Rußland, und gleichzeitig traf unser Kriegsgeschwader seine Vorbereitungen und fuhr am folgenden Tage, am 6. Februar, mit der Bestimmung, den Kampf zu eröffnen, von Sasebo ab und nahm auf der Fahrt, da es eben schon Kriegszeit war, das der russischen freiwilligen Flotte angehörige, für den Kriegsgebrauch der russischen Regierung bestimmte Dampfschiff „Ekaterinoslav" in Beschlag. Dies war eine deutliche Ausführung der Kampfesabsicht, und die erst später erfolgte Beschlagnahme des hier in Frage kommenden Dampfers kann daher nicht als ungerechtfertigt bezeichnet werden; dies um so weniger, als sie auch nach der am 6. Februar um 2 Uhr nachmittags erfolgten Mitteilung unserer Regierung an den bei unserem Hofe akkreditierten russischen Gesandten betreffend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen stattgefunden hat. Punkt 1 und 2 der Berufung sind daher grundlos.

Der Berufungsreklamant behauptet in Punkt 3 und 4 der Berufungsschrift, daß die in der Bekanntmachung des Staatsanzeigers als der ostasiatischen Gesellschaft gehörig und ferner die unter Nr. 31 verzeichneten Güter im Eigentum der Absender stünden und daher freizugeben seien. Es ist jedoch eine nach Ansicht des Oberprisengerichts den Verhältnissen gerechtwerdende völkerrechtliche Gewohnheit, daß Güter, welche von Personen, die außerhalb des Feindesgebiets ihren Wohnsitz haben, an einen Empfänger im Feindesgebiet zur Kriegszeit auf feindlichem Schiffe versandt werden, den Charakter feindlicher Güter tragen und demgemäß der Einziehung unterliegen. Von dieser Regel kann nicht nach der Art der Umstände, unter welchen die Verladung auf das feindliche Schiff geschehen ist,[7] eine Abweichung getroffen werden. Daher sind Punkt 3 und 4 der Berufung unbegründet.

Solange die Notwendigkeit, das Schiff freizulassen, nicht nachgewiesen wird, ist Punkt 5 als Grund für die Freilassung der Güter kraftlos.

Der Reklamant erklärt es in Punkt 6 seiner Berufungsgründe für bedauerlich, daß das erstinstanzliche Urteil die völkerrechtliche Stellung Koreas nicht klargestellt habe, aber da Korea als neutral im gewöhnlichen

---

[7]) d. h. also in diesem Falle: ob sie zuvor auf einem neutralen Schiff verladen und später auf das feindliche Schiff umgeladen worden sind.

Sinne des Worts nicht betrachtet werden kann, so kann aus der Tatsache, daß die Beschlagnahme in seinen Hoheitsgewässern stattgefunden hat, ein Vorwurf gegen dieselbe nicht erhoben werden. Daher kann auch die Behauptung, daß das Urteil des Sasebo-Prisengerichts, welches die tatsächlich nicht bestehende Neutralität Koreas dartut, unvollständig sei, weil es sich des weiteren über die Stellung Koreas in keine Erörterung eingelassen habe, nicht aufrechterhalten werden.

Punkt 7 der Berufung sagt, daß die Beschlagnahme ungerechtfertigt sei, weil sie vor Veröffentlichung der Kriegserklärung stattgefunden habe. Es ist aber völkerrechtlich anerkannt, daß, wenn Staaten einmal in den Kriegszustand eingetreten sind, jeder derselben, gleichviel ob die Angehörigen des feindlichen Staats von dieser Tatsache Kenntnis haben oder nicht, sein Beschlagnahmerecht ausüben kann. Daher ist die Behauptung des Reklamanten grundlos.

Der Berufungsreklamant sagt im Punkt 8 seiner Gründe, daß nach der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 das zur Verhandlung stehende Schiff freigelassen werden müsse. Aber einmal findet die Kaiserliche Verordnung auf das Schiff keine Anwendung, weil dasselbe am 5. Februar 1904 Nagasaki verlassen hat und bei seinem Aufenthalt in Fusan aufgebracht worden ist. Sodann aber beschränkt sich die Vergünstigung der Befreiung von der Beschlagnahme der genannten Kaiserlichen Verordnung auf friedlichem Zwecke dienende Privatschiffe, kann dagegen auf Schiffe, die als Eigentum der feindlichen Regierung anzusehen sind, keine Anwendung finden. Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft hatte zwar im Anfang das Aussehen einer privaten Gesellschaft, aber in der von dem russischen Verkehrsministerium veröffentlichten Schiffsstatistik für Russisch-Ostasien werden alle der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Schiffe unter die im Eigentum der Regierung stehenden Fahrzeuge gerechnet. Ferner hat die russische Regierung den Ersatz der bei den nordchinesischen Wirren im Jahre 1900 von der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft erlittenen Schäden als vom russischen Staat erlittener Schäden reklamiert. Man muß also annehmen, daß die russische Regierung selbst die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in Wirklichkeit als ein Regierungsunternehmen betrachtet. Auch wenn man den Zweck dieser Gesellschaft und ihre Beamtenorganisation ansieht, so kann man nicht zu dem Schluß kommen, daß sie ein Privatunternehmen sei. Das zur Verhandlung stehende Schiff ist demnach als im Eigentum der russischen Regierung stehend anzuerkennen, und die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 findet selbstredend keine Anwendung.

Auch Punkt 9 der Berufungsgründe muß für unbegründet erklärt werden, da, wie bereits im Punkt 3 dargetan, die Umstände, welche die Verschiffung von Gütern mit feindlichem Charakter auf feindlichen

Schiffen begleiten mögen, nicht den geringsten Einfluß auf das Beschlagnahmerecht der kriegführenden Macht haben können.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 3. Juli 1905.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der im Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Deshima Nr. 4, wohnhafte deutsche Kaufmann C. E. Boeddinghaus.

Bezüglich der auf dem russischen Dampfer „Mukden“ verschifften Güter wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Mukden“ verschifften Güter, nämlich ein Korb Kuhlymphe und 60 Kisten Glasgeräte, werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter, nämlich Kuhlymphe und Glasgeräte, welche auf dem Dampfer „Mukden“ verschifft waren, wurden auf der Reise nach Wladiwostok am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan zusammen mit der „Mukden“ von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Heiyen“ mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Heiyen“, Kapitänleutnant Yoshimura Shinsei, und dessen Bescheinigung über den Ladungsbestand, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajeff, das Tagebuch, das Ladungsverzeichnis und die Konnossemente der „Mukden“ sowie die Aussagen des Prozeßvertreters.

Die Hauptpunkte der Verteidigung des Reklamanten sind folgende:

Die Aufbringung der zur Verhandlung stehenden Güter sei nicht nur aus dem Grunde unrechtmäßig, daß sie in den Hoheitsgewässern eines neutralen Staats geschehen sei, sondern die Güter müßten auch, weil die Absendung vor der Kriegseröffnung zwischen Japan und Rußland stattgefunden habe und weil das Eigentumsrecht dem Reklamanten zustehe, freigegeben werden.

Auch müßten die von dem Reklamanten gezahlten Seeversicherungsprämien, die Frachtspesen und die Kosten für die zum Erscheinen vor dem Prisengericht unternommene Reise ihm ersetzt werden.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht in den Hauptpunkten dahin, daß die Güter, weil die Beschlagnahme zu Recht erfolgt sei, nicht freizugeben seien, und daß ferner die Entscheidung über die Vergütung der Seeversicherungsprämien, der Fracht und der Reisekosten nicht zur Kompetenz des Prisengerichts gehörten.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist völkerrechtlich anerkannt, daß das Eigentumsrecht an Gütern, welche für einen im Feindesland ansässigen Empfänger verschifft und abgesandt werden,[1]) mangels gegenteiligen Beweises von dem Moment der Verschiffung an sofort auf den Empfänger im Feindesland übergeht, und daß die Güter damit durchaus feindlichen Charakter erwerben. Es steht somit außer Frage, daß die zur Verhandlung stehenden Güter feindliche sind.

Der Reklamant behauptet, daß die Beschlagnahme, weil in einem neutralen Hafen erfolgt, zu Unrecht geschehen sei, aber es ist klar, daß Korea tatsächlich zur Zeit nicht ein neutrales Land ist.

Da die Güter als feindliche Güter anzusehen sind, die auf feindlichem Schiff verladen worden sind, so erübrigt es sich, danach zu fragen, ob ihre Absendung während des Krieges erfolgt sei oder nicht.

Daher sind dieselben einzuziehen.[2])

Was ferner den von dem Reklamanten behaupteten Anspruch auf Erstattung von Versicherungs-, Fracht- und Reisegeldern angeht, so gehört die Entscheidung hierüber nicht in den Bereich des Prisengerichts.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalt Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der chinesische Staatsangehörige Yuen Tsu Chong, wohnhaft im Regierungsbezirk Hioge, Kobe, Shimoyamatedori Ichome Nr. 99.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Moriya Konoske, Tokio, Kyobashiku, Sayegicho Nr. 5,

Rechtsanwalt Shimizu Ichitaro, Tokio, Kyobashiku, Hiyoshicho Nr. 2,

Rechtsanwalt Imamura Rikisaburo, Tokio, Kandaku, Imagawakoji Nichome Nr. 14.

---

[1]) V. §§ 8, 3 und 4. — [2]) V. § 40, 2.

In Sachen von Ladungsstücken des russischen Dampfer „Mukden" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die Hauptpunkte des Prozeßvertreters Moriya Konoske sind folgende:

Die russisch-chinesische Bank, Aktiengesellschaft, habe behauptet, gegen den Reklamanten Ansprüche zu haben, die während dessen Beschäftigung bei derselben als Kompradore entstanden seien, und habe am 26. Juni 1903 eine Klage auf Rückleistung von 175 971,10 Yen und am 25. Juli desselben Jahres eine solche auf Rückleistung von 70 000 und 47 555,54 Yen bei dem Landgericht in Tokio angestrengt. Der Reklamant habe dagegen am 10. Juli desselben Jahres Widerklage auf 535 307 Yen Schadensersatz erhoben. Dieser Prozeß sei noch anhängig. Als der Reklamant erfahren habe, daß die Aktiengesellschaft russisch-chinesische Bank ihre Filiale zu schließen und sich nach der Heimat zurückzuziehen im Begriff stände, habe er zur Sicherung der Vollstreckung einen Arrest auf das bewegliche körperliche Vermögen der russisch-chinesischen Bank beantragt, und am 12. Februar 1904 habe das Landgericht zu Tokio einen Arrestbefehl für 359 335,90 Yen des beweglichen körperlichen Vermögens der russisch-chinesischen Bank erlassen, bei dessen Ausführung jedoch nur 7600 Yen arretiert worden seien, so daß ein Fehlbetrag von 351 735,90 Yen nachbleibe.

Unter der Ladung des am 7. Februar 1904 von dem japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmten russischen Dampfers „Mukden" befänden sich 10 000 Rubel, welche der russisch-chinesischen Bank gehörten. Wenn diese 10 000 Rubel eingezogen würden, könne der Reklamant den erwähnten Arrest nicht verwirklichen. Er hoffe daher

1. daß die genannten 10 000 Rubel, weil sie Eigentum der Russisch-chinesischen Bank seien, freigegeben würden;

2. daß gleichzeitig mit der Freigabe auf die 10 000 Rubel ein Arrest zur Sicherung der Vollstreckung des Anspruchs des Reklamanten gelegt würde;

3. daß, wenn dem Antrag des Punktes nicht stattgegeben werde, die genannten 10 000 Rubel aber aus einem anderen Grunde freigegeben würden, zur Sicherung der Vollstreckung der Forderung des Reklamanten der Arrest auf dieselben gelegt würde.

Zum Beweise seiner vorstehenden Behauptungen hat der Reklamant den Arrestbefehl sowie Abschriften der Akten über das Arrestverfahren gegen das bewegliche körperliche Vermögen der russisch-chinesischen

Bank und das weitere noch zu erledigende Verfahren in dieser Sache vorgelegt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Nach dem Vorbringen des Prozeßvertreters könne dem Reklamanten ein direktes Interesse an den zur Verhandlung stehenden 10 000 Rubeln nicht zuerkannt werden. Daher könne er auch die Reklamation nicht anstellen. Angenommen aber, er könne sie anstellen, so läge doch ein Grund für die Freigabe der 10 000 Rubel nicht vor. Auch sei er der Ansicht, daß das Prisengericht nicht in der Lage sei, auf Prisen Arreste zu legen, so daß auch damit der Antrag auf Anlegung des Arrests hinfällig sei.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der § 16 der japanischen Prisengerichtsordnung[1]) bestimmt, daß Interessenten, welche Reklamationen erheben wollen, innerhalb einer von dem auf die Bekanntmachung folgenden Tage an zu rechnenden Frist von 30 Tagen eine Reklamationsschrift einzureichen haben und daß nach Ablauf dieser Frist eingehende Reklamationen abzuweisen sind. Da nun das unterzeichnete Gericht die Bekanntmachung betreffend eventuelle Reklamationen mit Bezug auf die zur Verhandlung stehenden 10 000 Rubel am 1. März 1904 im Staatsanzeiger veröffentlicht hat, so ist es klar, daß nach 30 Tagen vom folgenden Tage an gerechnet Reklamationen nicht mehr erhoben werden konnten.

Das Gericht hat von der Reklamationsschrift vom 18. März 1904 Kenntnis genommen. Darin wird gesagt, daß

> unter der Ladung des russischen Dampfers „Mukden" sich 10 000 Rubel befänden, welche der russisch-chinesischen Bank gehörten. Wenn diese 10 000 Rubel eingezogen würden, könne der Reklamant den erwähnten vorläufigen Arrest nicht verwirklichen. Dadurch würden seine Interessen verletzt.

Der Passus, in welchem das Petitum gestellt wird, lautet folgendermaßen:

> „Auf Grund des von dem Landgericht in Tokio unter der Aktennummer P 36/1904 erlassenen Arrestbefehls gegen das bewegliche körperliche Vermögen der russisch-chinesischen Bank wird der Arrest auf die auf dem russischen Dampfer „Mukden" verschifften, der russisch-chinesischen Bank gehörigen 10 000 Rubel beantragt".

Es ist daher gänzlich außer Zweifel, daß die zur Verhandlung stehende Reklamation sich nur auf Anlegung des Arrestes bezieht.

Bei dem am 20. April 1904 stattgehabten Termin zur mündlichen Verhandlung hat alsdann der Prozeßvertreter einen neuen Antrag,

---

[1]) IV.

nämlich auf Freigabe der 10000 Rubel gestellt. Er hat dann auch ein vom selben Tage datiertes Schriftstück eingereicht, in welchem er seinen Antrag dargelegt hat. Da nun die Anlegung eines Arrestes zur Sicherung der Zwangsvollstreckung dient und von der Freigabe, welche den Hauptpunkt für das Prisengericht bildet, ihrer Natur nach grundverschieden ist, so ist es unzulässig, einen Antrag auf Arrest nachträglich durch einen Antrag auf Freigabe zu ergänzen. Mangels irgendwelchen Zusammenhangs kann daher der Antrag auf Freigabe, weil nach Ablauf der gesetzlich vorgeschriebenen Frist gestellt, nicht mehr angenommen werden.

Auch kann aus dem Grunde, daß die Prisengerichtsordnung über die Zulässigkeit, für Interessenten Arreste anzulegen, Bestimmungen nicht enthält, dem Arrestantrag nicht stattgegeben werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der stellvertretende Vizekonsul der französischen Republik in Nagasaki, G. Goudareau.

In Sachen der Beschlagnahme eines Stücks der Ladung des russischen Dampfers „Mukden" wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Mukden" verschiffte kleine Kiste mit amtlichen Schriftstücken wird freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Die in dem französischen Hafen Marseille auf dem der ostasiatischen Gesellschaft gehörigen Dampfer „Gambodje" verladene, in Shanghai auf den der russisch-ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Dampfer „Mukden" umgeladene, zur Verhandlung stehende kleine Kiste (Marke L. P. I.), bestimmt für den in Wladiwostok, Rußland, ansässigen französischen Handelsagenten ist am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan zusammen mit dem erwähnten Dampfer „Mukden" von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Heiyen" mit Beschlag belegt worden.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussage des Reklamanten, die von ihm vorgelegten Schriftstücke, die schriftliche Aus-

sage des Stellvertreters des Kommandanten des „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajef, das Ladungsverzeichnis, die Konnossemente und das Tagebuch des genannten Dampfers.

Der Reklamant macht geltend, daß die zur Verhandlung stehenden Schriftstücke freizugeben seien, weil sie amtliche Schriftstücke seien.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht in der Hauptsache dahin, daß die zur Verhandlung stehenden Gegenstände, welche im Eigentum des französischen Handelsagenten in Wladiwostok stünden, in Anbetracht der Natur derselben dem Antrag des Reklamanten entsprechend freizugeben seien.

Das Gericht ist der Ansicht, daß, wie das Völkerrecht bestimmt, daß Schriftstücke, welche ein neutraler Staat an einen seiner, im Gebiet der kriegführenden Parteien ansässigen, Beamten schickt, respektiert werden müssen, die zur Verhandlung stehenden Gegenstände, nämlich eine Kiste amtliche Schriftstücke, freizugeben sind.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der chinesische Staatsangehörige Jak Yuk Chang[1]) und Yam Shiu Heng, wohnhaft in Nagasaki, Hirobaba Nr. 6.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Shida Sòichi, Regierungsbezirk Nagasaki, Kreis Nishisonoki, Dorf Okushi.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des Dampfers „Mukden" wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Mukden" verschifften 100 Kisten Apfelsinen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden, auf dem russischen Dampfer „Mukden" verschifften 100 Kisten Apfelsinen wurden am 6. Februar

[1]) Die Reklamationen der beiden Chinesen sind in allem gleich, und die Urteile wörtlich übereinstimmend.

1904 im Hafen von Fusan, Korea, zusammen mit dem Dampfer „Mukden" von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen sind nicht nur von dem Prozeßvertreter anerkannt, sondern werden auch bewiesen durch die schriftliche Aussage des Stellvertreters des Kommandanten der „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, das Vernehmungsprotokoll des 1. Offiziers Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajef sowie das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte des Prozeßvertreters sind folgende:

Da am 5. Februar 1904 zwischen Japan und Rußland der Kriegszustand eingetreten sei, so könnten feindliche Güter natürlich beschlagnahmt werden. Da aber die zur Verhandlung stehenden Güter auf Grund eines gewöhnlichen, vorher abgeschlossenen kaufmännischen Kontraktes an den in Wladiwostok in Rußland ansässigen Chinesen Yuen Tak Chi und Lee Chim Hang abgesandt gewesen seien, so seien sie weder feindliche Güter, noch seien sie Kriegsmaterial oder Lebensmittel für Truppen. Da ferner die Güter vor Eintritt des Kriegszustands auf der „Mukden" verschifft seien, so liege kein Grund für ihre Beschlagnahme vor und er beantrage ihre sofortige Freigabe.

Der Staatsanwalt erklärt die Gründe des Prozeßvertreters für völlig haltlos und beantragt die Einziehung der Güter.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach den Bestimmungen und der Praxis des Völkerrechts können feindliche Güter auf feindlichem Schiff, gleichgültig, ob sie Konterbande sind oder nicht, oder ob sie vor der Kriegseröffnung verschifft sind oder nicht, beschlagnahmt werden. Der Charakter der Güter als feindlicher bestimmt sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers[2]) und das Eigentumsrecht steht mangels Gegenbeweises dem Empfänger zu.

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind auf der „Mukden", einem feindlichen Schiff, verladen worden mit Bestimmung für einen seit langer Zeit in Wladiwostok in Handelsgeschäften ansässigen Empfänger, und der Reklamant hat nicht bewiesen, daß das Eigentumsrecht an den Gütern ihm selbst zusteht. Sie sind daher als feindliche Güter zu erkennen und einzuziehen.[3])

Es wird folglich wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

---

[2]) V. §§ 8, 3 und 4. — [3]) V. § 40.

Reklamant: Der stellvertretende Vizekonsul der französischen Republik in Nagasaki, G. Goudareau.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Mukden“ wird wie folgt entschieden.

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter, nämlich eine Kiste mit Kleiderparfüm und zehn weitere Stücke, sind in Shanghai in China von den französischen Dampfern „Ernest Simons“ und „Cambodje“ auf den der russisch-ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Dampfer „Mukden“ umgeladen und nach Wladiwostok abgesandt worden. Sie wurden am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan, Korea, von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Heiyen“ zusammen mit dem genannten Dampfer beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Stellvertreters des Kommandanten der „Heiyen“, Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajef, das Ladungsverzeichnis, die Konnossemente und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Der Reklamant macht geltend:

Die Verschiffer der zur Verhandlung stehenden Güter seien die französische Postdampfergesellschaft und die ostasiatische Gesellschaft, und er habe die Pflicht, die Interessen französischer Bürger zu schützen. Da seit Ausbruch des Krieges die Verkehrsverbindungen gestört seien, so sei es für den Empfänger nicht möglich, die Reklamation zu erheben. Daher reiche er in seiner amtlichen Eigenschaft als stellvertretender Vizekonsul die Reklamation ein und beantrage die Freigabe der Güter, weil sie keine Kriegskonterbande seien.

Der Staatsanwalt bringt dagegen im wesentlichen folgendes vor:

Es sei nicht angängig, Konsularbeamten lediglich aus dem Grunde, daß ihnen die Pflicht der Interessenwahrnahme für ihre Landesangehörigen obliege, als Interessenten im Sinne der Prisengerichtsordnung[1]) anzuerkennen. Daher entspreche die zur Verhandlung stehende Reklamation nicht den gesetzlichen Vorschriften.

Im übrigen seien die in Frage stehenden Güter feindliche Güter und als solche einzuziehen. Nur das eine Kollo, welches französische Landesflaggen für den französischen Handelsagenten in Wladiwostok enthalte, sei zurückzugeben.

---

[1]) IV. § 16.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Einem Konsulatsbeamten liegt die von dem Reklamanten behauptete Pflicht zur Wahrnahme der Interessen seiner Landesangehörigen in seinem Amtsbezirk allerdings ob, aber deshalb kann er sich noch nicht ohne weiteres als Interessenten im Sinne des § 16 der Prisengerichtsordnung erklären. Zudem sind auch weder Absender noch Empfänger der zur Verhandlung stehenden Güter Landesangehörige des Reklamanten, die seinem Amtsbezirk unterstehen. Daher kann die vorliegende Reklamation nicht als gesetzmäßig erachtet werden.

Da schon die Reklamation an und für sich nicht den gesetzlichen Bestimmungen entspricht, so ist dieselbe abzuweisen, ohne daß über die sonstigen Anführungen des Reklamanten Entscheidung getroffen wird.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: The East Asiatic Company in Shanghai, vertreten durch die Prokuristen A. Petersen und Iwan Andersen.

Bevollmächtigter: Der englische Staatsangehörige Frederic Ringer, Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Ouramachi Nr. 7.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Mukden" wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die zur Verhandlung stehende Reklamation wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter, nämlich Papier für Geschäftsbücher und fünf weitere Warenarten, welche auf dem Dampfer der russisch-ostchinesischen Eisenbahngesellschaft „Mukden" verladen und für Wladiwostok bestimmt waren, wurden am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Heiyen" zusammen mit dem genannten Dampfer beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Stellvertreters des Kommandanten des „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers

Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajef, das Ladungsverzeichnis, die Konnossemente und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Der Bevollmächtigte des Reklamanten hat im wesentlichen geltend gemacht, daß die Güter, weil vor Ausbruch des Krieges verschifft und im Eigentum einer neutralen Handelsfirma stehend, freizugeben seien.

Reklamant ist trotz erhaltener Ladung zum Termin zur mündlichen Verhandlung nicht erschienen.

Der Staatsanwalt sagt im wesentlichen, daß der Vertreter des Reklamanten die zur Erhebung der Reklamation gesetzlich vorgeschriebenen Erfordernisse nicht erfülle. Die Güter seien als feindliche einzuziehen. Nur das unter denselben befindliche Papier für Geschäftsbücher müsse, weil für den amtlichen Gebrauch der in Wladiwostok ansässigen französischen Handelsagentur bestimmt, freigegeben werden.

Das Gericht ist der folgenden Ansicht:

Der Bevollmächtigte des Reklamanten hat freilich eine schriftliche Vollmacht der in Shanghai ansässigen Prokuristen der East Asiatic Company und hat mit Bezug auf die zur Verhandlung stehende Reklamation eine Reklamationsschrift eingereicht. Aber nach § 17, Abs. 2 der Prisengerichtsordnung[1]) beschränkt sich die Vertretungsbefugnis von Reklamanten auf japanische Rechtsanwälte. Die zur Verhandlung stehende Reklamation ist daher nicht dem Gesetze gemäß erfolgt.

Da so die Reklamation schon an und für sich nicht dem Gesetze entspricht, so ist sie abzuweisen, ohne daß über die sonstigen Anführungen des Bevollmächtigten der Reklamantin Entscheidung getroffen wird.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht in Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Filiale der Firma Kunst & Albers, Nagasakiken, Nagasaki Oura 8, vertreten durch den deutschen Reichsangehörigen A. Gese.

In der Prisensache betreffend die an Bord des russischen Dampfers „Mukden" befindlichen Güter wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die an Bord des Dampfers „Mukden" verschifften 10 Kisten Schreibmaschinen werden eingezogen. Die Reklamation wegen der Fracht der genannten Güter wird abgewiesen.

---

[1]) I.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 10 Kisten Schreibmaschinen sind am 5. Februar 1904 von der in Nagasaki befindlichen Filiale der deutschen Firma Kunst & Albers auf dem der russisch-ostasiatischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Dampfer „Mukden" für die Firma Kunst & Albers in Wladiwostok verschifft und am 6. Februar 1904 von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" im Hafen von Fusan in Korea zusammen mit dem genannten Dampfer beschlagnahmt worden.

Diese Tatsachen hat nicht nur der Reklamant anerkannt, sondern sie gehen auch hervor aus dem Protokoll des Stellvertreters des Kommandanten des Kriegsschiffs „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, aus den Vernehmungsprotokollen des 1. Offiziers Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajeff vom Dampfer „Mukden", aus dem Ladeverzeichnis, den Frachtscheinen und dem Logbuch des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

1. Verschiffer und Empfänger der zur Verhandlung stehenden 10 Kisten Schreibmaschinen seien Angehörige eines neutralen Staats. Daher seien die Güter, welche keine Kriegskonterbande seien, neutrale Güter.

2. Die Güter hätten am 5. Februar 1904 den Hafen von Nagasaki verlassen und seien am 6. Februar, also noch vor Veröffentlichung der japanischen Kriegserklärung, beschlagnahmt worden.

3. Da die Güter in neutralem Gebiet, nämlich dem koreanischen Hafen Fusan, beschlagnahmt worden seien, so müßten sie nach Artikel 3 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 freigegeben werden.

Außerdem beanspruche der Reklamant Ersatz der Frachtkosten im Betrage von 42 Yen.

Der Staatsanwalt erklärt in der Hauptsache die Reklamationsgründe alle für haltlos und beantragt Einziehung der Schreibmaschinen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Frage, ob Güter feindliche sind, bestimmt sich nicht nach der Nationalität des Eigentümers, sondern nach dessen Wohnsitz.[1])

Es ist ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, daß mangels gegenteiligen Beweises das Eigentum von Gütern vom Tage der Verschiffung an auf den Empfänger übergeht. Der Reklamant hat diesen Gegenbeweis bezüglich seines Eigentumsrechts an den Gütern nicht erbracht, daher sind dieselben als im Eigentum des Empfängers in Wladiwostok stehend und somit als feindliche Güter anzusehen.

Es entspricht den modernen völkerrechtlichen Anschauungen, daß Güter auf feindlichem Schiffe, wenn sie erwiesenermaßen feindliche

---

[1]) V. §§ 8, 3 und 4.

Güter sind, gleichgültig, ob sie Kriegskonterbande sind oder nicht, zu Kriegszeiten beschlagnahmt werden können. Der Reklamant erklärt die Beschlagnahme für unrechtmäßig, weil sie vor Veröffentlichung der Kriegserklärung und in neutralem Gebiete geschehen sei. Es ist jedoch unzweifelhaft das Recht eines kriegsführenden Staates, zu Kriegszeiten Prisen aufzubringen, ungeachtet ob eine Kriegserklärung veröffentlicht worden ist oder nicht.[2]) Am 6. Februar sind aber Japan und Rußland in das Verhältnis von kriegführenden Mächten zu einander getreten. Ferner kann Korea tatsächlich nicht als ein neutraler Staat betrachtet werden. Die hier verhandelte Beschlagnahme ist demgemäß zu Recht ausgeführt, und die beschlagnahmten 10 Kisten Schreibmaschinen sind einzuziehen.[3])

Was die von dem Reklamanten vorgebrachte Frachtreklamation angeht, so ist dieser Reklamationspunkt abzuweisen, da die Entscheidung hierüber nicht zur Kompetenz des Prisengerichtshofes gehört.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: A. Gese, Vertreter der Filiale der Firma Kunst & Albers, Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Oura 8.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Togiyamachi 41.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht in Sasebo in der Prisensache betreffend die auf dem russischen Dampfer „Mukden" verladene und mit demselben am 6. Februar 1904 in dem koreanischen Hafen Fusan von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" aufgebrachte Ladung dafür entschieden, daß die auf dem Dampfer „Mukden" verschifften 10 Kisten Schreibmaschinen einzuziehen seien. Die Reklamation wegen der Fracht der genannten Güter wurde abgewiesen. Gegen diese Entscheidung hat der Reklamant, der Vertreter der Filiale der Firma Kunst & Albers, A. Gese, durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt. Diese ist vom Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte des Oberprisengerichts Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

[2]) V. §§ 1 und 35. — [3]) V. § 40.

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz, Freilassung der erwähnten beschlagnahmten Gegenstände und Ersatz der Frachtkosten von 42 Yen durch den japanischen Staat beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Beschlagnahme der zur Verhandlung stehenden Güter durch das Kaiserliche Kriegsschiff „Heiyen" habe am 6. Februar 1904, 2^{45} Minuter nachmittags, zusammen mit der Beschlagnahme des Dampfers „Mukden" stattgefunden. Nach dem vom Minister der Auswärtigen Angelegenheiten Komura veröffentlichten Protokoll über die diplomatischen Verhandlungen habe der Gesandte Kurino das Ultimatum erst um 4 Uhr nachmittags des 6. Februar der russischen Regierung zugestellt. Daher habe die Beschlagnahme vor dem Entstehen des Kriegszustandes stattgefunden und sei deshalb nicht zu rechtfertigen. Daß vor dem 6., nämlich am 5. Februar, noch kein Kriegszustand bestanden habe, gehe klar hervor aus der Tatsache, daß das Zollamt in Nagasaki, eine Kaiserlich Japanische Behörde, für den Dampfer „Mukden" und seine Ladung die Ausklarierungspapiere und die Ladeerlaubnis gewährt habe.

2. Der Zeit in Fusan 2^{45} p. m. am 6. Februar entspreche in der russischen Hauptstadt die Zeit um 7 a. m. des 6. Februar. Das Urteil erster Instanz hätte nur von der Annahme ausgehend, daß der Abbruch der diplomatischen Beziehungen vor 7 a. m. des 6. Februar stattgefunden hätte, zur Verurteilung der hier verhandelten Güter kommen können; jetzt aber, wo es klar sei, daß man dies nicht mehr annehmen könne, sei die Entscheidung erster Instanz hinfällig.

3. Der Ort der Beschlagnahme des fraglichen Dampfers sei Fusan in Korea. Korea sei mindestens bis zum Abschluß der Allianz mit Japan am 27. Februar 1904 ein neutraler Staat gewesen. Das Urteil erster Instanz stelle aber geradeweg die Behauptung auf, Korea könne de facto nicht als neutraler Staat betrachtet werden. Weshalb es nicht als solcher betrachtet werden könne, und ob es, wenn es nicht als neutral gelte, als Feindesland anzusehen sei oder ob es, mit Rücksicht auf den Kriegszustand als Japans Verbündeter gelte, der mit ihm Hand in Hand zu gehen habe, alles das habe das Urteil erster Instanz nicht klargestellt, sondern, ohne irgendwelche Beweise zugrunde zu legen, willkürliche Behauptungen aufgestellt. Deshalb müsse das Urteil aufgehoben und auf Freilassung der zur Verhandlung stehenden Güter erkannt werden.

4. Wenn man Korea im Sinne der ersten Entscheidung als nicht neutral, vielmehr für die Dauer des Krieges als eine Erweiterung Japans ansähe, so müsse man, da dann Fusan als eine Hafenbucht Japans gelte, den zur Verhandlung stehenden Gütern wie auch hauptsächlich dem

Schiff selbst den Schutz der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[4]) angedeihen lassen.

5. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien am 5. Februar 1904 in Nagasaki verladen worden, und der Reklamant habe weder damals noch auch zur Zeit der Aufbringung derselben irgendwelche Kenntnis von dem Kriege gehabt, so daß ihm der Vorwurf, er habe den Feind unterstützen und Japan schädigen wollen, nicht gemacht werden könne. Daher könnten die Güter nach den Anschauungen der von der Gesellschaft für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 den Mächten unterbreiteten Seeprisenordnung nicht beschlagnahmt werden. Freilich habe Japan nicht ausdrücklich erklärt, daß es diese anerkenne, aber, da das Völkerrecht keine besondere gesetzliche Formulierung besitze, sondern seine Grundsätze aus den Ansichten einer Anzahl der Gelehrten und den von einer Anzahl der Staaten anerkannten Rechtsregeln entnehme, so müsse Bestimmungen, wie den hier angezogenen, alle Beachtung gezollt werden.

6. Da der Krieg zwischen Staaten als solchen ein Verhältnis begründe, zu dem die Individuen in keiner direkten Beziehung stünden, so ergebe sich der natürliche Grundsatz, daß das Privatvermögen zu Wasser wie zu Lande unverletzbar sei, und es müsse als richtig anerkannt werden, daß dasselbe, soweit es sich nicht um Kriegskonterbande handele, selbst wenn es im Eigentum eines feindlichen Staatsangehörigen stehe, nicht zum Objekt einer Beschlagnahme gemacht werden dürfe. Reklamant hoffe daher, daß Japan sich nicht nach dem schlechten Vorgange und den eigenmächtig aufgestellten Grundsätzen von Mächten richten werde, welche um Vorteils willen die Rechtslogik verdrehten und verwirrten, sondern daß es zu einer Zeit, wo es gegen den Feind der Humanität und des Weltfriedens kämpfe, neben seiner nationalen Machtentwicklung auch die Förderung von Recht und Vernunft im Auge behalten werde. Daher müsse es jetzt seine Größe beweisen, indem es auch für das Privatvermögen zur See den Grundsatz der Unverletzlichkeit zur Ausführung bringe.

7. Transportgüter gingen erst mit dem Augenblick, wo sie im Bestimmungsort angekommen und ausgehändigt worden seien, in das Eigentum des Empfängers über, und der Verschiffer verliere keineswegs mit dem Moment der Verschiffung sein Eigentumsrecht an den Gütern. Er habe vielmehr selbstredend bis zur Ankunft der Güter im Bestimmungsort und Ablieferung an den Empfänger die Rechte und Verantwortlichkeit des Eigentümers. Zum Beispiel habe er im Falle Verlustes der Güter dem Schiffsherrn gegenüber Recht auf Schadensersatz; und ebenso legten der 8. Abschnitt des 3. Buches und der 3. Abschnitt

[4]) I.

des 5. Buches unseres Handelsgesetzbuches dem Ladungsempfänger die Verpflichtung zur Leistung der Fracht- und sonstigen Kosten erst dann auf, wenn er die Güter ausgehändigt erhalten habe. Es läge kein Grund vor, allein für das Völkerrecht andere Rechtsnormen anzunehmen. Es sei daher außer Zweifel, daß die hier verhandelten Güter, welche dem Empfänger nicht ausgehändigt worden seien, Eigentum des in Nagasaki ansässigen deutschen Reklamanten seien. Wolle man das Nationalitätsprinzip anwenden, so sei der Verschiffer Angehöriger eines neutralen Staats; lege man das Domizilprinzip zugrunde, so sei er als Japaner zu behandeln. Von welchem Punkte man den Fall auch ansehe, könne man die Güter nicht als feindliche betrachten und für konfisziert erklären.

8. Es sei billig, daß der Staat für den an Frachtkosten von dem Reklamanten durch unrechtmäßiges Vorgehen des Staats tatsächlich erlittenen Schaden aufkomme, da man annehmen müsse, daß der Ausdruck „Prisensache" des § 1 der Prisenordnung[5]) alles, was zu der hier verhandelten Sache Beziehung habe, in seinen Sinn einschließe.

Die Hauptpunkte des Schriftsatzes des Staatsanwalts beim Sasebo-Prisengericht, Hayashi Eijuro, besagen:

Was man völkerrechtlich als Kriegszeit bezeichne, nehme seinen Anfang mit öffentlichen, aus der Absicht, den Kampf zu beginnen, hervorgegangenen feindseligen Handlungen. Schon ehe Japan und Rußland über die mandschurische und koreanische Frage diplomatische Verhandlungen eröffnet gehabt hätten, habe Rußland einerseits absichtlich seine Antwort immer hinausgeschoben, auf der andern Seite durch umfangreiche Kriegsvorbereitungen Japan gegenüber seinen Entschluß, zu kämpfen, deutlich gezeigt. Daraufhin habe Japan am 5. Februar 1904 seine an Rußland gerichtete Mitteilung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen abgesandt, und sein Geschwader sei am 6. Februar, um 7 Uhr morgens, vom Kriegshafen Sasebo aufgebrochen, um die russische Flotte zu bekämpfen. Diese Handlung stelle sich als eine mit der Absicht, den Kampf zu beginnen, vorgenommene Handlung dar.

Da es feststehe, daß die Beschlagnahme des Dampfers „Mukden" nach diesem Zeitpunkt stattgefunden habe, so sei daher die Entscheidung in dem Urteil erster Instanz, daß es, wenn man den Stand der diplomatischen Beziehungen zwischen Japan und Rußland und die Bewegungen der beiden Geschwader in Betracht ziehe, klar sei, daß der Kriegszustand bereits vorher bestanden habe, zu Recht getroffen worden.

Für die Behauptung, daß Korea kein neutraler Staat sei, bedürfe es angesichts dessen, daß es selber sich zu schützen nicht imstande sei, und wenn man das Ziel dieses Krieges sich vor Augen halte, eines Be-

[5]) V.

weises nicht, da alles dies aus der allgemein bekannten Lage der Dinge von selbst klar hervorgehe. Zur Entscheidung darüber, ob die Beschlagnahme zu rechtfertigen sei oder nicht, genüge es, da das Beschlagnahmerecht nach dem Völkerrecht in neutralen Häfen oder neutralen Hoheitsgewässern nicht vorgenommen werden dürfe, vollkommen, festzustellen, ob Korea neutral sei oder nicht, und eine Entscheidung darüber, ob es als feindliches oder als verbündetes Land anzusehen sei, wäre vollkommen überflüssig. Daher könne in der Tatsache, daß das Urteil erster Instanz lediglich behauptet habe, Korea sei kein neutrales Land, nichts Ungerechtes erkannt werden. Ebenso erübrige es sich, die belanglose Behauptung des Reklamanten, das Urteil erster Instanz vertrete die Ansicht, Korea sei eine Allonge Japans, zu beantworten.

Ferner könnten die von der Gesellschaft für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 gefaßten Beschlüsse, welche lediglich die Privatansichten von Gelehrten repräsentierten, für die Gegenwart noch nicht als völkerrechtliche Norm anerkannt werden.

Daß man auf feindlichem Schiff befindliche feindliche Güter, wenn sie auch Privatvermögen seien, einziehen könne, sei ein fundamentaler Grundsatz des gegenwärtigen Völkerrechts und finde sich gleichermaßen in der Pariser Erklärung von 1856 wie in der japanischen Prisenordnung ausgesprochen. Es sei selbstredend, daß man diesen Grundsatz auf den vorliegenden Fall zur Anwendung bringe.

Die Frage, ob Güter feindlich seien oder nicht, entscheide sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers, und Güter, welche an einen im Feindesland ansässigen Empfänger abgesandt seien, gälten, mangels ausdrücklichen Gegenbeweises, von dem Zeitpunkt der Absendung an als in das Eigentum des Empfängers übergegangen. Da nun der Empfänger der hier verhandelten Güter in dem zum Feindesland gehörigen Wladiwostok ansässig sei, und der Reklamant keinen Beweis beigebracht habe, daß die Güter zur Zeit der Aufbringung noch im Eigentum des Absenders standen, so sei die Ansicht des erstinstanzlichen Urteils, daß die Güter feindliche Güter seien, rechtmäßig.

Da nach der Prisengerichtsordnung die Entscheidung über die Schadensersatzforderung nicht zur Kompetenz der Prisengerichte gehöre, so habe das erstinstanzliche Urteil dieselbe mit Recht abgewiesen.

Die Berufung müsse daher, weil alle vorgebrachten Gründe unhaltbar seien, abgewiesen werden.

Die vorliegende Entscheidung wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant erklärt die Beschlagnahme der hier verhandelten Güter zusammen mit dem Dampfschiff „Mukden" für ungerechtfertigt, weil sie am 6. Februar 2^{45} p. m., das heißt vor Entstehung des Kriegszustandes, stattgefunden habe. Die Eröffnung des Krieges fällt aber

nicht unbedingt mit dem ersten Austausch von Kanonenfeuer unter den beiden Streitmächten zusammen, auch ist sie nicht unbedingt von der Abgabe einer Kriegserklärung oder einer dieser gleichstehenden Mitteilung abhängig. Wenn auch nur eine weniger drastische Ausführung der Kriegsabsicht oder andere Manifestation des Willens zu kämpfen, vorliegt, so ist damit der Kriegszustand eingetreten.

Da nun während der japanisch-russischen Verhandlungen Rußland durch sein unangemessenes Verhalten, welches die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens unmöglich machte, und durch fortwährende Kriegsrüstungen seine Absicht, uns mit Waffengewalt zu unterwerfen, klar bewies, so sandte unsere Regierung am 5. Februar des Jahres 1904 eine Instruktion bezüglich Abbruchs der diplomatischen Beziehungen an unsern Gesandten in Rußland, und gleichzeitig traf unser Kriegsgeschwader seine Vorbereitungen und fuhr am folgenden Tage, dem 6. Februar, mit der Bestimmung, den Kampf aufzunehmen, von dem Kriegshafen von Sasebo ab und nahm auf der Fahrt, also während der Kriegszeit, das der russischen freiwilligen Flotte angehörige, für den Kriegsgebrauch der russischen Regierung bereitzustellende Dampfschiff „Ekaterinoslav“ in Beschlag. Dies war eben nichts anderes als eine Ausführung der Kriegsabsicht, und die erst später erfolgte Beschlagnahme des hier in Frage kommenden Dampfers kann daher nicht als ungerechtfertigt bezeichnet werden; dies um so weniger, als sie auch nach der am 6. Februar um 2 Uhr nachmittags erfolgten Mitteilung unserer Regierung an den bei unserem Hofe akkreditierten russischen Gesandten betreffend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen stattgefunden hat. Punkt 1 und 2 der Berufung sind daher grundlos.

Punkt 3 der Berufung behauptet, daß zum mindesten bis zum 27. Februar 1904, das heißt bis zum Abschluß des japanisch-koreanischen Bündnisses, Korea neutral gewesen und daß dies ein Grund für die Freilassung der in Frage stehenden Prise sei. Aber da Korea von Anfang an für diesen Krieg sein Einverständnis gegeben hat, daß die japanischen Truppen in Korea landen und durch dasselbe passieren dürften, auch der Krieg sich von Anfang an in seinem Gebiete abgespielt hat, so kann es nicht als neutral im gewöhnlichen Sinne des Worts bezeichnet werden. Auch läßt sich dagegen, daß das Sasebo-Prisengericht neben seiner Behauptung, Korea sei nicht neutral, keine weiteren Erörterungen über die Natur der Stellung Koreas getroffen habe, nichts einwenden. Daher ist auch Punkt 3 der Berufung grundlos.

Da aus der Tatsache, daß Korea nicht neutral ist, durchaus nicht gefolgert werden kann, daß Fusan ein japanischer Hafen ist, so fällt auch Punkt 4 der Berufung hin.

Auf den Punkt 5 der Berufung ist zu erwidern, daß der Reklamant

dort lediglich eine wissenschaftliche Ansicht anführt, welcher jedoch bis jetzt noch nicht der Charakter einer völkerrechtlichen Form beigelegt werden kann.

Der Punkt 6 der Berufung ist lediglich ein persönlicher Wunscb des Reklamanten. Das Völkerrecht erkennt dagegen tatsächlich an, daß Güter, wenn sie auch Privateigentum sind, deshalb nicht minder ein Objekt der Beschlagnahme zur See sind. Daher sind auch Punkt 5 und 6 der Berufung als unhaltbar zurückzuweisen.

Im Punkt 7 seiner Berufung sagt der Reklamant, die Güter stünden im Eigentum des Verschiffers und könnten daher nicht als feindliche Güter eingezogen werden. Es ist aber völkerrechtliche Bestimmung, daß Güter, welche von einer außerhalb Feindesgebiet ansässigen Person auf feindlichem Schiffe an einen im Feindesgebiet wohnhaften Empfänger abgesandt werden, als feindliche gelten und eingezogen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß diese Bestimmung den Verhältnissen durchaus gerecht wird, und verwirft deshalb Punkt 7 der Berufung.

Auch der Ansicht des Punktes 8 der Berufungsgründe, daß das Urteil erster Instanz die Schadenersatzforderung für Fracht zu Unrecht abgewiesen habe, kann nicht beigepflichtet werden, da nach den Bestimmungen unserer Prisengerichtsordnung die Prüfung von Schadenersatzforderungen nicht zur Amtsbefugnis der Prisengerichte gehört.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird verworfen.

Am 3. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: A. Gese, Vertreter der Filiale der Firma H. Ahrens & Co., Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Oura 8.

In der Prisensache betreffend die Ladung des russischen Dampfers „Mukden" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die an Bord des Dampfers „Mukden" verschifften Güter, nämlich:

1 Kiste Bücher, 3 Kisten Parfüm, 1 Kiste Glasgeräte, 2 Kisten Glasröhren, 2 Kisten Senfsamen, 1 Kiste Gewürze und Chemikalien, 150 Kolli Zitronen, 75 Kisten Apfelsinen, 1 Kiste Musikinstrumente, 1 Kollo Notizbücher und 1 Kiste Instrumente

werden eingezogen.

Die Reklamation wegen der Fracht-, Umlade- und Reisekosten wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Bücher und die unter den anderen 10 Punkten aufgeführten Güter sind am 5. Februar 1904 von dem Reklamanten in Nagasaki auf dem russischen Dampfer „Mukden" mit Bestimmung nach Wladiwostok in Rußland verschifft und am 6. Februar desselben Jahres nachmittags im Hafen von Fusan von dem japanischen Kriegsschiff „Heiyen" zusammen mit dem genannten Dampfer beschlagnahmt worden. Diese Tatsachen gehen klar hervor aus dem Protokoll des Stellvertreters des Kommandanten des Kriegsschiffs „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, aus den Vernehmungsschriften des 1. Offiziers Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajeff des Dampfers „Mukden", aus dem Ladungsverzeichnis, den Frachtscheinen und dem Logbuch des genannten Dampfers.

Die Hauptreklamationspunkte sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien vor der Veröffentlichung der Kriegserklärung verschifft und vor der Eröffnung der Feindseligkeiten in einem neutralen koreanischen Hafen aufgebracht worden. Da sie ferner keine Kriegskonterbande seien und die Empfänger neutrale Staatsangehörige, nämlich Deutsche und Italiener seien, so könnten sie nach Artikel 3 der Pariser Deklaration vom Jahre 1856 nicht beschlagnahmt werden, und der Reklamant beantrage deshalb ihre Freilassung. Ferner beantragte er den Ersatz der Fracht- und Umladespesen sowie der ihm durch die auf Ladung des Prisengerichts dorthin zwecks Reklamation unternommene Reise erwachsenen Kosten.

Der Staatsanwalt bezeichnet in der Hauptsache die Gründe des Reklamanten alle für haltlos und erklärt die Güter, da die Empfänger derselben im feindlichen Gebiet ansässig und die Güter deshalb als feindliche zu betrachten seien, für gute Prise.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach den gegenwärtigen völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuchen sind Güter auf feindlichem Schiff, gleichviel ob Kriegskonterbande oder nicht, feindliche Güter und können, ungeachtet ob vor Veröffentlichung der Kriegserklärung verladen oder nicht, selbstverständlich während der Kriegszeit mit Beschlag belegt werden. Nun sind die zur Verhandlung stehenden Güter auf dem feindlichen Dampfer „Mukden" nach dem feindlichen Wladiwostok versandt worden und, wenn auch der größte Teil von ihnen für dort ansässige Deutsche und Italiener bestimmt war, so erklärt das Gericht dieselben doch für feindliche, da sich die Frage, ob Güter feindliche sind oder nicht, nicht nach der Nationalität des Eigentümers, sondern nach dem Wohnsitz desselben

bestimmt,[1]) die Eigentümer der gesamten hier verhandelten Güter aber im Feindesland ansässig sind.

Außerdem ist es, wenn man den Stand der diplomatischen Beziehungen zwischen Japan und Rußland und die Bewegungen der beiden Geschwader in Betracht zieht, klar, daß der Kriegszustand bereits vorher bestanden hat. Daher kann man nicht behaupten, daß die Beschlagnahme vor Eröffnung des Krieges stattgefunden hat.

Da es ferner klar ist, daß Korea zurzeit nicht neutral gewesen ist, so kann man die in einem koreanischen Hafen stattgehabte Beschlagnahme nicht für rechtswidrig erklären.

Aus diesen Erwägungen müssen die Reklamationsgründe alle für grundlos erachtet werden.

Was den Ersatz der Fracht-, Umlade- und Reisekosten angeht, so liegt die Entscheidung hierüber nicht im Bereich des Prisengerichts.

Es wird demnach wie in der Urteilsformel entschieden.[2])

Verkündet im Prisengericht zu Sasebo am 26. Mai 1904 im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: A. Gese, Vertreter der Filiale der Firma H. Ahrens & Co., Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Oura 8.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Togiyamachi 41.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht in Sasebo in der Prisensache betreffend die auf dem russischen Dampfer „Mukden" verladene und mit demselben am 6. Februar 1904 in dem koreanischen Hafen Fusan von dem japanischen Kriegsschiff „Heiyen" aufgebrachte Ladung dahin entschieden, daß die auf dem Dampfer „Mukden" verschifften Güter, nämlich: 1 Kiste Bücher, 3 Kisten Parfüm, 1 Kiste Glasgeräte, 2 Kisten Glasröhren, 2 Kisten Senfsamen, 1 Kiste Gewürze und Chemikalien, 150 Kolli Zitronen, 75 Kisten Apfelsinen, 1 Kiste Musikinstrumente, 1 Kollo Notizbücher und 1 Kiste Instrumente einzuziehen seien.

Die Reklamation wegen der Fracht-, Umlade- und Reisekosten wurde abgewiesen.

Gegen diese Entscheidung hat der Reklamant, der Vertreter der Filiale der Firma H. Ahrens & Co., A. Gese, durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter die Berufung ein-

[1]) V. §§ 8, 3 und 4. — [2]) V. § 40.

gelegt. Diese ist vom Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte des Oberprisengerichts, Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi, geprüft worden.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Ishibashi Tomokichi, sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz, Freilassung der erwähnten beschlagnahmten Gegenstände und Ersatz der Fracht- und Umladekosten von 88, 56 Yen durch den japanischen Staat beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Beschlagnahme der zur Verhandlung stehenden Güter durch das Kriegsschiff „Heiyen" habe am 6. Februar 1904, 2 Uhr 45 Minuten nachmittags, zusammen mit der Beschlagnahme des Dampfers „Mukden" stattgefunden. Nach dem vom Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, Komura, veröffentlichten Protokoll über die diplomatischen Verhandlungen habe der Gesandte Kurino das Ultimatum der russischen Regierung erst um 4 Uhr nachmittags des 6. Februars zugestellt. Daher habe die Beschlagnahme vor dem Entstehen des Kriegszustandes stattgefunden, und sei deshalb nicht zu rechtfertigen. Daß vor dem 6., nämlich am 5. Februar, noch kein Kriegszustand bestanden habe, gehe klar hervor aus der Tatsache, daß das Zollamt in Nagasaki, eine Kaiserlich japanische Behörde, dem Dampfer „Mukden" und seiner Ladung die Ausklarierungspapiere und die Ladeerlaubnis gewährt habe.

2. Der Zeit in Fusan 2^{45} p. m. am 6. Februar entspreche in der russischen Hauptstadt die Zeit um 7 a. m. des 6. Februars. Das Urteil erster Instanz hätte nur von der Annahme ausgehend, daß der Abbruch der diplomatischen Beziehungen vor 7 a. m. des 6. Februars stattgefunden hätte, zur Verurteilung der hier verhandelten Güter kommen können; jetzt aber, wo es klar sei, daß man dies nicht mehr annehmen könne, sei die Entscheidung erster Instanz hinfällig.

3. Der Ort der Beschlagnahme des fraglichen Dampfers sei Fusan in Korea. Korea sei mindestens bis zum Abschluß der Allianz mit Japan am 27. Februar 1904 ein neutraler Staat gewesen. Das Urteil erster Instanz stelle aber geradeweg die Behauptung auf, Korea könne de facto nicht als neutraler Staat betrachtet werden. Weshalb es nicht als solcher betrachtet werden könne und ob es, wenn es nicht als neutral gelte, als Feindesland anzusehen sei, oder ob es mit Rücksicht auf den Kriegszustand als Japans Verbündeter gelte, der mit ihm Hand in Hand zu gehen habe, alles das habe das Urteil erster Instanz nicht klargestellt, sondern, ohne irgendwelche Beweise zugrunde zu legen, willkürliche Behauptungen aufgestellt. Deshalb müsse das Urteil aufgehoben und auf Freilassung der zur Verhandlung stehenden Güter erkannt werden.

4. Wenn man Korea im Sinne der ersten Entscheidung als nicht

neutral, vielmehr für die Dauer des Krieges als eine Erweiterung Japans ansehe, so müsse man, da dann Fusan als eine Hafenbucht Japans gelte, den zur Verhandlung stehenden Gütern wie auch hauptsächlich dem Schiff selbst den Schutz der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 angedeihen lassen.

5. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien am 5. Februar 1904 in Nagasaki verladen worden, und der Reklamant habe weder damals noch auch zur Zeit der Aufbringung derselben irgendwelche Kenntnis von dem Kriege gehabt, so daß ihm der Vorwurf, er habe den Feind unterstützen und Japan schädigen wollen, nicht gemacht werden könne. Daher könnten die Güter nach den Anschauungen der von der Gesellschaft für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 den Mächten unterbreiteten Seeprisenordnung nicht beschlagnahmt werden. Freilich habe Japan nicht ausdrücklich erklärt, daß es diese anerkenne, aber, da das Völkerrecht keine besondere gesetzliche Formulierung besitze, sondern seine Grundsätze aus den Ansichten einer Anzahl der Gelehrten und den von einer Anzahl der Staaten anerkannten Rechtsregeln entnehme, so müsse Bestimmungen, wie den hier angezogenen, alle Beachtung gezollt werden.

6. Da der Krieg zwischen den Staaten als solchen ein Verhältnis begründe, zu dem die Individuen in keiner direkten Beziehung stünden, so ergebe sich der natürliche Grundsatz, daß das Privatvermögen zu Wasser wie zu Lande unverletzbar sei, und es müsse als richtig anerkannt werden, daß dasselbe, soweit es sich nicht um Kriegskonterbande handele. selbst wenn es im Eigentum eines feindlichen Staatsangehörigen stehe, nicht zum Objekt einer Beschlagnahme gemacht werden dürfe. Reklamant hoffe aber, daß Japan sich nicht nach dem schlechten Vorgange und den eigenmächtig aufgestellten Grundsätzen von Mächten richten werde, welche um Vorteils willen die Rechtslogik verdrehten und verwirrten, sondern daß es zu einer Zeit, wo es gegen den Feind der Humanität und des Weltfriedens kämpfe, neben seiner nationalen Machtentwicklung auch die Förderung von Recht und Vernunft im Auge behalten werde. Daher müsse es jetzt seine Größe beweisen, indem es auch für das Privatvermögen zur See den Grundsatz der Unverletzlichkeit zur Ausführung bringe.

7. Transportgüter gingen erst mit dem Augenblick, wo sie im Bestimmungsort angekommen und ausgehändigt worden seien, in das Eigentum des Empfängers über, und der Verschiffer verliere keineswegs mit dem Moment der Verschiffung sein Eigentumsrecht an den Gütern. Er habe vielmehr selbstredend bis zur Ankunft der Güter im Bestimmungsort und Ablieferung an den Empfänger die Rechte und Verantwortlichkeit des Eigentümers. Zum Beispiel habe er im Falle Verlustes der Güter dem Schiffsherrn gegenüber Recht auf Schadens-

ersatz; und ebenso legten der 8. Abschnitt des 3. Buches und der 3. Abschnitt des 5. Buches unseres Handelsgesetzbuches dem Ladungsempfänger die Verpflichtung zur Leitung der Fracht- und sonstigen Kosten erst dann auf, wenn er die Güter ausgehändigt erhalten habe. Es läge kein Grund vor, allein für das Völkerrecht andere Rechtsnormen anzunehmen. Es sei daher außer Zweifel, daß die hier verhandelten Güter, welche dem Empfänger nicht ausgehändigt worden seien, Eigentum des in Nagasaki ansässigen deutschen Reklamanten seien. Wolle man das Nationalitätsprinzip anwenden, so sei der Verschiffer Angehöriger eines neutralen Staats; lege man das Domizilprinzip zugrunde. so sei er als Japaner zu behandeln. Von welchem Punkte man den Fall auch ansehe, könne man die Güter nicht als feindliche betrachten und für konfisziert erklären.

8. Es sei billig, daß der Staat für den an Frachtkosten von dem Reklamanten durch unrechtmäßiges Vorgehen des Staats tatsächlich erlittenen Schaden aufkomme, da man annehmen müsse, daß der Ausdruck „Prisensache" des § 1 der Prisenordnung alles, was zu der hier verhandelten Sache Beziehung habe, in seinen Sinn einschließe.

Die Hauptpunkte des Schriftsatzes des Staatsanwalts beim Sasebo-Prisengericht, Hayashi Eijuro, besagen:

Was man völkerrechtlich als Kriegszeit bezeichne, nehme seinen Anfang mit öffentlichen, aus der Absicht, den Kampf zu beginnen, hervorgegangenen feindseligen Handlungen. Schon ehe Japan und Rußland über die mandschurische und koreanische Frage diplomatische Verhandlungen eröffnet gehabt hätten, habe Rußland einerseits absichtlich seine Antwort immer hinausgeschoben, auf der anderen Seite durch umfangreiche Kriegsvorbereitungen Japan gegenüber seinen Entschluß, zu kämpfen, deutlich gezeigt. Daraufhin. habe Japan am 5. Februar 1904 seine an Rußland gerichtete Mitteilung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen abgesandt, und sein Geschwader sei am 6. Februar, um 7 Uhr morgens, vom Kriegshafen von Sasebo aufgebrochen, um die russische Flotte zu bekämpfen. Diese Handlung stelle sich als eine mit der Absicht, den Kampf zu beginnen, vorgenommene Handlung dar.

Da es feststehe, daß die Beschlagnahme des Dampfers „Mukden" nach diesem Zeitpunkte stattgefunden habe, so sei daher die Entscheidung in dem Urteil erster Instanz, daß am 6. Februar der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland bereits bestanden habe, zu Recht getroffen worden.

Für die Behauptung, daß Korea kein neutraler Staat sei, bedürfe es angesichts dessen, daß es selber sich zu schützen nicht imstande sei, und wenn man das Ziel dieses Krieges sich vor Augen halte, eines Beweises nicht, da alles dies aus der allgemein bekannten Lage der

Dinge von selbst klar hervorgehe. Zur Entscheidung darüber, ob die Beschlagnahme zu rechtfertigen sei oder nicht, genüge es, da das Beschlagnahmerecht nach dem Völkerrecht in neutralen Häfen oder neutralen Hoheitsgewässern nicht vorgenommen werden dürfe, vollkommen, festzustellen, ob Korea neutral sei oder nicht, und eine Entscheidung darüber, ob es als feindliches oder als verbündetes Land anzusehen sei, wäre vollkommen überflüssig. Daher könne in der Tatsache, daß das Urteil erster Instanz lediglich behauptet habe, Korea sei kein neutrales Land, nichts Ungerechtes erkannt werden. Ebenso erübrige es sich, die belanglose Behauptung des Reklamanten, das Urteil erster Instanz vertrete die Ansicht, Korea sei eine Allonge Japans, zu beantworten.

Ferner könnten die von der Gesellschaft für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 gefaßten Beschlüsse, welche lediglich die Privatansichten von Gelehrten repräsentierten, für die Gegenwart noch nicht als völkerrechtliche Norm anerkannt werden.

Daß man auf feindlichem Schiff befindliche feindliche Güter, wenn sie auch Privatvermögen seien, einziehen könne, sei ein fundamentaler Grundsatz des gegenwärtigen Völkerrechts und finde sich gleichermaßen in der Pariser Erklärung von 1856 wie in der japanischen Prisenordnung ausgesprochen. Es sei selbstredend, daß man diesen Grundsatz auf den vorliegenden Fall zur Anwendung bringe.

Die Frage, ob Güter feindlich seien oder nicht, entscheide sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers, und Güter, welche an einen im Feindesland ansässigen Empfänger abgesandt seien, gälten, mangels ausdrücklichen Gegenbeweises, von dem Zeitpunkt der Absendung an als in das Eigentum des Empfängers übergegangen. Da nun der Empfänger der hier verhandelten Güter in dem zum Feindesland gehörigen Wladiwostok ansässig sei, und der Reklamant keinen Beweis beigebracht habe, daß die Güter zur Zeit der Aufbringung noch im Eigentum des Absenders standen, so sei die Ansicht des erstinstanzlichen Urteils, daß die Güter feindliche Güter seien, rechtmäßig.

Da nach der Prisengerichtsordnung die Entscheidung über die Schadensersatzforderung nicht zur Kompetenz der Prisengerichte gehöre, so habe das erstinstanzliche Urteil dieselbe mit Recht abgewiesen.

Die Berufung müsse daher, weil alle vorgebrachten Gründe unhaltbar seien, abgewiesen werden.

Die vorliegende Entscheidung wird wie folgt begründet:

Der Reklamant erklärt die Beschlagnahme der hier verhandelten Güter zusammen mit dem Dampfschiff „Mukden" für ungerechtfertigt, weil sie am 6. Februar 1904 2^{45} p. m., das heißt vor Entstehen des Kriegszustandes, stattgefunden habe. Die Eröffnung des Krieges fällt nicht unbedingt mit dem ersten Austausch von Kanonenfeuer unter

den beiden Streitmächten zusammen, auch ist sie nicht unbedingt von der Abgabe einer Kriegserklärung oder einer dieser gleichstehenden Mitteilung abhängig. Wenn auch nur eine weniger drastische Ausführung der Kriegsabsicht oder andere Manifestation des Willens, zu kämpfen, vorliege, so ist damit der Kriegszustand eingetreten.

Da nun während der japanisch-russischen Verhandlungen Rußland durch sein unangemessenes Verhalten, welches die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens unmöglich machte, und durch fortwährende Kriegsrüstungen seine Absicht, uns mit Waffengehalt zu unterwerfen, klar bewies, so sandte unsere Regierung am 5. Februar des Jahres 1904 eine Instruktion bezüglich Abbruchs der diplomatischen Beziehungen an unsern Gesandten in Rußland, und gleichzeitig traf unser Kriegsgeschwader seine Vorbereitungen und fuhr am folgenden Tage, dem 6. Februar, mit der Bestimmung, den Kampf aufzunehmen, von dem Kriegshafen Sasebo ab, und nahm auf der Fahrt, also während der Kriegszeit, das der russischen freiwilligen Flotte angehörige, für den Kriegsgebrauch der russischen Regierung bereitzustellende Dampfschiff „Ekaterinoslav" in Beschlag. Dies war eben nichts anderes als eine Ausführung der Kriegsabsicht, und die erst später erfolgte Beschlagnahme des hier in Frage kommenden Dampfers kann daher nicht als ungerechtfertigt bezeichnet werden; dies um so weniger, als sie auch nach der am 6. Februar, nachmittags 2 Uhr, erfolgten Mitteilung unserer Regierung an den bei unserem Hofe akkreditierten russischen Gesandten betreffend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen stattgefunden hat. Punkt 1 und 2 der Berufung sind daher grundlos.

Punkt 3 der Berufung behauptet, daß zum mindesten bis zum 27. Februar 1904, das heißt bis zum Abschluß des japanisch-koreanischen Bündnisses, Korea neutral gewesen und daß dies ein Grund für die Freilassung der in Frage stehenden Prise sei. Aber da Korea von Anfang an für diesen Krieg sein Einverständnis gegeben hat, daß die japanischen Truppen in Korea landen und durch dasselbe passieren dürften, auch der Krieg sich von Anfang an in seinem Gebiet abgespielt hat, so kann es nicht als neutral im gewöhnlichen Sinne des Wortes bezeichnet werden. Wenn aber Korea nicht im gewöhnlichen Sinne neutral ist, so kann die in seinen Hoheitsgewässern erfolgte Beschlagnahme nicht als widerrechtlich bezeichnet werden. Auch läßt sich dagegen, daß das Sasebo-Prisengericht neben seiner Behauptung, Korea sei nicht neutral, keine weiteren Erörterungen über die Natur der Stellung Koreas getroffen habe, nichts einwenden. Daher ist auch Punkt 3 der Berufung grundlos.

Da aus der Tatsache, daß Korea nicht neutral ist, durchaus nicht gefolgert werden kann, daß Fusan ein japanischer Hafen ist, so fällt auch Punkt 4 der Berufung hin.

Auf den Punkt 5 der Berufung ist zu erwidern, daß der Reklamant dort lediglich eine wissenschaftliche Ansicht anführt, welcher jedoch bis jetzt noch nicht der Charakter einer völkerrechtlichen Norm beigelegt werden kann.

Der Punkt 6 der Berufung ist lediglich ein persönlicher Wunsch des Reklamanten. Das Völkerrecht erkennt dagegen tatsächlich an, daß Güter, wenn sie auch Privateigentum sind, deshalb nicht minder ein Objekt der Beschlagnahme zur See sind. Daher sind auch Punkt 5 und 6 der Berufung als unhaltbar zurückzuweisen.

Im Punkt 7 seiner Berufung sagt der Reklamant, die Güter stünden im Eigentum des Verschiffers und könnten daher nicht als feindliche Güter eingezogen werden. Es ist aber völkerrechtliche Bestimmung, daß Güter, welche von einer außerhalb Feindesgebiet ansässigen Person auf feindlichem Schiff an einen im Feindesgebiet wohnhaften Empfänger abgesandt werden, als feindliche gelten und eingezogen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß diese Bestimmung den Verhältnissen durchaus gerecht wird, und verwirft deshalb Punkt 7 der Berufung.

Auch der Ansicht des Punktes 8 der Berufungsgründe, daß das Urteil erster Instanz die Schadensersatzforderung für Fracht- und Umladekosten zu Unrecht abgewiesen habe, kann nicht beigepflichtet werden, da nach den Bestimmungen unserer Prisengerichtsordnung die Prüfung von Schadensersatzforderungen nicht zur Amtsbefugnis der Prisengerichte gehört.

Es wird daher wie folgt entschieden:

Die Berufung wird verworfen.

Am 3. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der englische Staatsangehörige Frederic Ringer, Nagasaki, Oura Nr. 7, in Firma der Handels- und Schiffsagenturgesellschaft Holme, Ringer & Co.

In der Prisensache betreffend Ladung des russischen Dampfers „Mukden“ wird wie folgt entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Mukden“ verladenen 1000 Sack japanischer Reis und 360 Kolli getrocknetes Obst und 16 Polyphone werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die in der Urteilsformel verzeichneten Güter sind von dem Reklamanten in Nagasaki auf dem russischen Dampfer „Mukden“ verladen und am 6. Februar 1904, 2 Uhr 45 Minuten nachmittags, auf der Reise nach Wladiwostok im Hafen von Fusan von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen“ zusammen mit dem genannten Schiff beschlagnahmt worden.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Heiyen“, Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers der „Mukden“, Serge Wiszniowski, und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajeff, das Ladungsverzeichnis, die Konnossemente und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Der Reklamant hat Ladung zur mündlichen Verhandlung erhalten, ist aber nicht erschienen.[1])

Die Hauptpunkte der in der Reklamationsschrift niedergelegten Reklamation sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende japanische Reis sei von dem Reklamanten auf Bestellung der Firma Choorin & Co. in Wladiwostok in Nagasaki eingekauft und während des Transports an die genannte Firma beschlagnahmt worden. Da der Reis noch nicht am Bestimmungsort angekommen und folglich der Kaufpreis noch nicht bezahlt sei, so stehe der Reis noch im Eigentum des Reklamanten und habe keinerlei Beziehungen zu der russischen Regierung.

Die 360 Kolli getrocknetes Obst und 16 Polyphone, welche von S. Francisco auf dem japanischen Dampfer „Nippon Maru“ nach Nagasaki gekommen und von dem Reklamanten auf die „Mukden“ umgeladen und nach Wladiwostok geschickt worden seien, stünden gleichfalls im Eigentum verschiedener einzelner Personen.

Es werde daher die Auslieferung aller zur Verhandlung stehenden Güter an den Reklamanten beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts gehen dahin, daß die zur Verhandlung stehenden Güter alle für Personen, welche ihren Wohnsitz im feindlichen Wladiwostok hätten, bestimmt seien und daher als feindliches Gut auf feindlichem Schiff der Wegnahme verfallen müßten.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach den Bestimmungen und Gebräuchen des geltenden Völkerrechts kann feindliches Gut auf feindlichem Schiff mit Recht weggenommen werden. Die Frage, ob Güter feindlich sind oder nicht,

[1]) IV. § 18.

bestimmt sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers,[2]) und die Frage, ob sie der feindlichen Regierung gehören oder nicht, ist unerheblich.

Ferner werden Güter, welche an einen feindlichen Empfänger abgesandt worden sind, als feindliche Güter betrachtet und, wenn die Interessenten das Gegenteil behaupten wollen, so liegt der Beweis hierfür ihnen ob.

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind auf dem feindlichen Dampfer „Mukden" verladen und von amerikanischen und japanischen Absendern an Empfänger im feindlichen Wladiwostok abgesandt worden. Da der Reklamant für die Behauptung, daß die Güter nicht feindlich seien, keinen Beweis erbracht hat, so ist diese Behauptung als unbegründet anzusehen und die Güter sind als feindliche Güter einzuziehen.[3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Frederic Ringer, Chef der Firma Holme, Ringer & Co., Nagasaki, Oura, Nr. 7.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Shigefuji Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi, Nr. 33.

Die gegen das Urteil des Prisengerichts zu Sasebo vom 14. Juni 1904 in Sachen von Ladungsstücken des beschlagnahmten Dampfers „Mukden" eingelegte Berufung wird abgewiesen, weil der Prozeßvertreter keine ausreichenden Beweisdokumente für seine Prozeßvollmacht beigebracht hat.[4])

Am 3. Juli 1905.

Das Oberprisengericht.

Reklamanten: Der amerikanische Kaufmann Arthur W. Taylor in Wladiwostok, Rußland, und

der amerikanische Staatsangehörige D. H. Blake, Prokurist der American Trading Company, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 28.

[2]) V. §§ 8, 3 und 4. — [3]) V. § 40, 2. — [4]) IV. § 20.

Prozeßvertreter der beiden Reklamanten: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache betreffend Ladungsstücke des russischen Dampfers „Mukden" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Mukden" verladenen 1723 Faß Nägel und 1 Kollo Gasbrenner werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die auf dem Dampfer „Mukden" verladenen Nägel und Gasbrenner wurden auf der Reise nach Wladiwostok am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan in Korea zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und das Güterverzeichnis des Stellvertreters des Kommandanten der „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers der „Mukden", Serge Wiszniowski, und des 2. Offiziers, Alexander Iwanowitsch Kanajeff, das Tagebuch, das Ladungsverzeichnis und die Konnossemente des genannten Dampfers sowie die Aussagen des Vertreters der Reklamation.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Bestimmungsort der zur Verhandlung stehenden Güter sei freilich feindliches Gebiet, aber zur Zeit ihrer Verschiffung hätten Japan und Rußland noch keine Kriegserklärungen abgegeben, auch hätten die Feindseligkeiten noch nicht begonnen gehabt.

Da die Güter im Eigentum des neutralen Empfängers stünden und keine Kriegskonterbande seien, so müßten sie freigegeben werden.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht im wesentlichen dahin, daß die Güter erwiesenermaßen feindliche Güter auf feindlichem Schiff seien; daß die Behauptungen des Reklamanten völlig unbegründet und die Güter einzuziehen seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Feindliches Gut auf feindlichem Schiff, gleichviel ob Konterbande oder nicht, gleichviel auch ob vor der Kriegseröffnung verschifft oder nicht, kann mit Recht eingezogen werden.[1])

Es steht nach dem Völkerrecht außer Zweifel, daß die Frage, ob Güter feindlich sind, sich ungeachtet der Nationalität des Eigentümers nach dessen Wohnsitz bestimmt.[2])

---

[1]) V. § 40. — [2]) V. §§ 8, 3 und 4.

Wenn man die obigen Tatsachen betrachtet, so muß es für erwiesen erachtet werden, daß die zur Verhandlung stehenden Güter feindliches Gut auf feindlichem Schiff darstellen und daß kein Grund für ihre Freigabe vorliegt.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die amerikanische Staatsangehörige Kaufmann Sarah Elizabeth Smith in Wladiwostok, Rußland, und der amerikanische Staatsangehörige D. H. Blake, Prokurist der American Trading Company, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 28.

Prozeßvertreter der beiden Reklamanten: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache betreffend Ladungsstücke des russischen Dampfers „Mukden" wird wie folgt entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Mukden" verladenen 45 Kisten Wagen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die auf dem Dampfer „Mukden" verladenen Wagen wurden auf der Reise nach Wladiwostok am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan in Korea zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und das Güterverzeichnis des Stellvertreters des Kommandanten der „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers der „Mukden", Serge Wiszniowski, und des 2. Offiziers Alexander Iwanowitsch Kanajeff, das Tagebuch, das Ladungsverzeichnis und die Konnossemente des genannten Dampfers sowie die Aussagen des Vertreters der Reklamation.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Bestimmungsort der zur Verhandlung stehenden Güter sei

freilich feindliches Gebiet, aber zur Zeit ihrer Verschiffung hätten Japan und Rußland noch keine Kriegserklärungen abgegeben, auch hätten die Feindseligkeiten noch nicht begonnen gehabt.

Da die Güter im Eigentum des neutralen Empfängers stünden und keine Kriegskonterbande seien, so müßten sie freigegeben werden.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht im wesentlichen dahin, daß die Güter erwiesenermaßen feindliche Güter auf feindlichem Schiff seien, daß die Behauptungen des Reklamanten völlig unbegründet und die Güter daher einzuziehen seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Feindliches Gut auf feindlichem Schiff kann, gleichviel ob Konterbande oder nicht, gleichgültig auch ob vor der Kriegseröffnung verschifft oder nicht, mit Recht eingezogen werden.

Es steht nach dem Völkerrecht außer Zweifel, daß die Frage, ob Güter feindlich sind, sich ungeachtet der Nationalität des Eigentümers nach dessen Wohnsitz bestimmt.[3])

Wenn man die obigen Tatsachen betrachtet, so muß es für erwiesen erachtet werden, daß die zur Verhandlung stehenden Güter feindliches Gut auf feindlichem Schiff darstellen und daß kein Grund für ihre Freigabe vorliegt.[4])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Arthur W. Taylor, wohnhaft in Wladiwostok, Ostsibirien, Rußland, und D. H. Blake, Prokurist der American Trading Company, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 28.

Reklamanten: Sarah Elizabeth Smith, wohnhaft in Wladiwostok, Ostsibirien, Rußland, und D. H. Blake, Prokurist der American Trading Company, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 28.

Prozeßvertreter der beiden Reklamanten: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

[3]) V. §§ 8, 3 und 4. — [4]) V. § 40.

Am*) 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan in Korea von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmten russischen Dampfers „Mukden" ein Urteil erlassen, in welchem auf Einziehung der auf dem genannten Dampfer verladenen

1723 Faß Nägel und 1 Kollo Gasbrenner erkannt worden ist. Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten Arthur W. Taylor und der Prokurist der American Trading Company, D. H. Blake,	45 Kisten Waren erkannt worden ist. Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten Sarah Elizabeth Smith und der Prokurist der American Trading Company, D. H. Blake,

durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Isutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Sasebo, in welchem auf Einziehung der auf dem Dampfer „Mukden" verladenen

1776[5]) Faß Nägel und 1 Kollo Gasbrenner	45 Kisten Wagen

entschieden worden sei, sei unrechtmäßig. Es werde Aufhebung dieses Urteils und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Güter beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die zur Verhandlung stehenden Nägel und Gasbrenner	1. Die zur Verhandlung stehenden Wagen

seien im September 1903 in New York, Amerika, verschifft, am 1. Februar 1904 in Shanghai auf den der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Dampfer „Mukden" umgeladen und auf der Fahrt nach Wladiwostok am 6. Februar, 2 Uhr 40 Minuten nachmittags, im Hafen von Fusan in Korea zusammen mit dem genannten Dampfer beschlagnahmt worden. Da am 6. Februar der Kampf zwischen Rußland und Japan noch nicht begonnen gehabt habe, so könne man diesen Tag nicht als Kriegszeit bezeichnen. Es sei aber unbestreitbar, daß Prisen nur zur Kriegszeit gemacht werden dürften. Der Kriegszustand zwischen Staaten entstehe dadurch, daß die am Kampfe beteiligten Mächte tatsächlich die Feindseligkeiten begännen; er nehme dagegen seinen Anfang nicht mit einem Ultimatum oder mit Vorbereitungen für den Kampf. Was daher das Verhältnis zwischen Japan und Rußland am 6. Februar

*) Diese beiden Entscheidungen sind nur in der Person des Reklamanten und in dem Reklamationsobjekt verschieden. Daher sind sie hier kollateral angeordnet worden.

[5]) Im Urteil I. Inst. 1723 Faß.

1904 angehe, so liege dieser Tag zwar nach der Abgabe des Ultimatums, und die Kriegsvorbereitungen seien bereits getroffen gewesen, aber trotzdem könne man nicht sagen, daß die Kriegszeit bereits begonnen gehabt habe. Demnach habe Japan zu dieser Zeit noch nicht die Befugnisse einer kriegführenden Macht ausüben dürfen, und die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme stehe nicht im Einklang mit den Bestimmungen des Völkerrechts.

Selbst aber wenn man einmal annehme, daß der 6. Februar bereits in die Kriegszeit falle, so sei doch die Beschlagnahme im Hafen von Fusan in Korea geschehen. Korea sei zu der Zeit noch mit keinem der beiden Kaiserreiche in Bündnis gewesen und müsse als ein unabhängiges neutrales Land angesehen werden. Es sei aber unbestreitbar, daß eine Beschlagnahme in neutralen Hoheitsgewässern das Völkerrecht verletze und widerrechtlich sei.

2. Wie aus den Ladungspapieren der „Mukden" hervorgehe, sei dieselbe Eigentum der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft in Shanghai und gehöre nicht zu Rußland. Selbst aber zugegeben, das Schiff stehe im russischem Gebrauch und führe die russische Flagge oder stehe ganz oder teilweise im Eigentum russischer Untertanen, so sei doch Rußland am 6. Februar noch nicht als Feind anzusehen gewesen. Daher sei das genannte Schiff nicht als Feindesschiff anzusehen, und die Entscheidung, welche dies annehme und die zur Verhandlung stehenden Güter für Ladung eines feindlichen Schiffs erklärt habe, sei unzutreffend.

3. Nach dem im Artikel 3 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 ausgesprochenen Grundsatz könne neutrale Ladung auf Schiffen feindlichen Charakters nicht beschlagnahmt werden. Das Beschlagnahmerecht beschränke sich lediglich auf feindliche Ladung. Zur Entscheidung über die Frage, ob Ladung feindlich sei oder nicht, gebe es zwei Prinzipien. Das eine gehe nach der Nationalität, das andere nach dem Wohnsitz des Eigentümers. Von dem modernen Völkerrecht werde zweifellos als das natürlichste und vernünftigste das Nationalitätsprinzip und nicht das Domizilprinzip angesehen.

Der in Wladiwostok ansässige Arthur W. Taylor habe die zur Verhandlung stehenden Güter von der in New York in Amerika niederlässigen American Trading Company gekauft. Wenn man annehme, daß einem solchen Vertrag die Kraft innewohne, das Eigentum zur Zeit der Verschiffung übergehen zu lassen, so seien die zur Verhandlung stehenden Güter freilich Eigentum

des Taylor. | der Smith.

Wenn man aber diese Kraft der Eigentumsübertragung nicht annehme, so stünden die Güter nach wie vor im Eigentum des Verkäufers, der American Trading Company. Das Urteil erster Instanz habe aber über die Wirkung des Eigentumsübergangs nach dem Völkerrecht keine Unter-

suchung angestellt, und daher könne die Entscheidung, so wie sie abgegeben sei, nicht als zutreffend erachtet werden.

Wenn man auch annehme, das Eigentumsrecht sei bereits auf den Käufer übergegangen und

der oben erwähnte Taylor sei Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Güter, so seien, weil Taylor von Nationalität Amerikaner sei,	die oben erwähnte Smith sei Eigentümerin der zur Verhandlung stehenden Güter, so seien, weil die Smith von Nationalität Amerikanerin sei,
die Güter der Nationalität Taylors	der Smith

entsprechend von neutraler Landeszugehörigkeit. Demnach könnten sie nach der Pariser Seerechtsdeklaration nicht weggenommen werden, und die Entscheidung des Prisengerichts erster Instanz, daß die Güter feindlich seien und eingezogen werden müßten, sei ungesetzlich. Das von diesem Gericht als völkerrechtlicher Grundsatz anerkannte Domizilprinzip sei nur englisches Prinzip, das man nicht als einen internationalen Grundsatz hinstellen könne. Nach diesem Prinzip werde übrigens dem Vertrag die Kraft der Übertragung des Eigentums an den Gütern von dem Zeitpunkt der Verschiffung nicht zuerkannt, wie das im Gegenteil bei dem französischen Nationalitätsprinzip der Fall sei, bei welchem im Einklang mit den gewöhnlichen Handelsgebräuchen die Verantwortung für die Güter nach der Verschiffung bei dem Käufer liege und demgemäß die Kraft des Vertrages, das Eigentum auf den Käufer übergehen zu lassen, anerkannt sei. Das Gericht erster Instanz habe, ungeachtet dieser Verschiedenheit in den beiden Prinzipien, einfach gesagt, das Domizilprinzip werde völkerrechtlich nicht in Zweifel gezogen, und sei diesem ohne Verständnis blindlings gefolgt, wobei es aber die Frage der Eigentumsübertragung übersehen habe. Man könne daher nicht behaupten, daß das Urteil die Wahrheit erschöpfe. Denn wenn man im vorliegenden Falle dem englischen Prinzip gefolgt sei, so stehe das Eigentum nach wie vor beim Verkäufer, der American Trading Company in New York, und die Landeszugehörigkeit der Güter sei unbestreitbar neutral.

4. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien bereits im September 1903 abgesandt worden, d. h. etwa ein halbes Jahr vor der Kriegseröffnung, welche doch offenbar nicht vorausgesehen worden sei. Ihrem Charakter nach seien die Güter unfraglich keine Konterbande.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Hayashi Eijuro, sind folgende:

Es sei völkerrechtlich allgemein anerkannt, daß die Zeit der Ausübung des Seeprisenrechts nicht unbedingt mit dem Feuern der Kanonen ihren Anfang nehme, daß vielmehr in die Zeit, wo dieses Recht

ausgeübt werden könne, schon eingetreten werde, wenn nur irgendeine Tätigkeit gezeigt werde, die als feindliches Vorgehen angesehen werden müsse. Seit Anfang der Eröffnung der diplomatischen Verhandlungen zwischen Japan und Rußland über die mandschurisch-koreanische Frage habe Rußland auf der einen Seite seine Antwort absichtlich hingezögert, auf der anderen große Kriegsvorbereitungen getroffen und Japan gegenüber seinen Entschluß, den Kampf zu eröffnen, dargetan. Daraufhin habe Japan am 5. Februar 1904 seine Erklärung betreffend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen an Rußland abgeschickt und das japanische Geschwader sei am 6. Februar, vormittags 7 Uhr, zum Kampf gegen die russische Kriegsflotte von Sasebo aufgebrochen. Da die Feindseligkeiten somit schon vor der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme ihren öffentlichen Anfang genommen hätten, so sei die Behauptung, daß die Beschlagnahme mit Rücksicht auf die Zeit, zu der sie vorgenommen, wirkungslos sei, unzutreffend.

Ferner sei es, ohne viel Worte zu machen, klar, daß Korea nach dem Zweck des Krieges und mit Rücksicht auf den Mangel der Fähigkeit, sich selbst zu schützen, tatsächlich nicht neutral sei. Auch habe es dadurch, daß es nach der Kriegseröffnung eine Neutralitätserklärung nicht abgegeben habe, bewiesen, daß es keinen vollständig neutralen Stand besitze. Daher seien auch in diesem Punkte die Behauptungen des Prozeßvertreters unhaltbar.

Was die Landeszugehörigkeit des Dampfers „Mukden“ angehe, so gehe aus den Schiffspapieren klar hervor, daß er der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehöre, und es bestehe daher kein Raum für Zweifel darüber, daß es ein feindliches Schiff sei.

Nach der allgemeinen völkerrechtlichen Anschauung bestimme sich die Landeszugehörigkeit von Gütern nach dem Wohnsitz des Eigentümers und das Eigentum an Gütern müsse mangels Gegenbeweises als dem Empfänger zustehend angesehen werden. Es sei daher unbestreitbar, daß die zur Verhandlung stehenden Güter, welche an eine in Wladiwostok ansässige Person versandt worden seien, weil kein Beweis vorliege, daß das Eigentum einem anderen als dem Empfänger zustehe, feindlichen Charakters seien.

Da so die Güter feindliche Güter auf einem feindlichen Schiff seien, so entspreche es den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen, der Pariser Seerechtsdeklaration und der japanischen Prisenordnung, daß sie, gleichviel ob Konterbande oder nicht, gleichgültig auch ob in Voraussicht des Krieges abgesandt oder nicht, eingezogen werden müßten.

Kurz, die Berufung sei in allen Punkten unbegründet, das Urteil erster Instanz in allem zutreffend, und es werde daher Verwerfung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird wie folgt begründet:

Der russische Dampfer „Mukden" ist zusammen mit den zur Verhandlung stehenden Gütern im Hafen von Fusan in Korea am 6. Februar 1904, 2 Uhr 40 Minuten nachmittags, beschlagnahmt worden.

Die Kriegseröffnung fällt nicht unbedingt mit dem Moment des ersten Austauschs von Kanonenfeuer zusammen, auch ist sie nicht unter allen Umständen von einer Kriegserklärung oder einer dieser gleichkommenden Mitteilung abhängig. Wenn vielmehr auch nur eine weniger drastische Ausführung der Kriegsabsicht oder sonst eine Manifestation des Willens zu kämpfen vorliegt, so ist damit der Kriegszustand eingetreten.

Da nun während der japanisch-russischen Verhandlungen Rußland durch sein unangemessenes Verhalten, welches die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens unmöglich machte, und durch fortwährende Kriegsrüstungen seine Absicht, uns mit Waffengewalt zu unterwerfen, klar bewies, so sandte unsere Regierung am 5. Februar des Jahres 1904 eine Instruktion bezüglich Abbruchs der diplomatischen Beziehungen an unseren Gesandten in Rußland, und gleichzeitig traf unser Kriegsgeschwader seine Vorbereitungen und fuhr am folgenden Tage, den 6. Februar, mit der Bestimmung, den Kampf aufzunehmen, von dem Kriegshafen Sasebo ab und nahm auf der Fahrt, also während der Kriegszeit, das der russischen freiwilligen Flotte angehörige, wie bekannt, für den Kriegsgebrauch der russischen Regierung bereitzustellende Dampfschiff „Ekaterinoslav" in Beschlag. Dies war eben nichts anderes als eine Ausführung der Kriegsabsicht, und die erst später erfolgte Beschlagnahme des hier in Frage kommenden Dampfers kann daher nicht als ungerechtfertigt bezeichnet werden; dies um so weniger, als sie auch nach der am 6. Februar, um 2 Uhr nachmittags, erfolgten Mitteilung unserer Regierung an den bei unserem Hofe akkreditierten russischen Gesandten betreffend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen stattgefunden hat. Daher muß die Begründung des Reklamanten, daß am 6. Februar der Krieg zwischen Japan und Rußland noch nicht eröffnet gewesen, die an diesem Tage vorgenommene Beschlagnahme daher nicht zu Recht geschehen sei, als unzutreffend bezeichnet werden.

Da ferner Korea für den Krieg zwischen Japan und Rußland von Anfang an zu der Landung der japanischen Truppen in seinem Gebiet und dem Passieren derselben seine Zustimmung gegeben hat, der Krieg sich auch anfangs innerhalb seines Hoheitsgebiets abgespielt hat, kann Korea nicht als ein neutraler Staat im gewöhnlichen Sinne des Worts erachtet werden. Die Widerrechtlichkeit der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme kann daher mit der Tatsache, daß sie in koreanischem Gebietsgewässer geschehen ist, nicht begründet werden.

Der Reklamant behauptet zwar, daß die zur Verhandlung stehenden

Güter auf einem nicht feindlichen Schiff verladen worden seien, aber aus den Schiffspapieren geht hervor, daß der Dampfer „Mukden" der russischen ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehört. Auch die von dem Reklamanten herangezogenen Konnossemente beweisen das Gegenteil nicht im geringsten.

Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft sieht zwar äußerlich wie eine Privatgesellschaft aus. Aber in der von dem russischen Verkehrsministerium veröffentlichten Schiffsstatistik für russisch Asien werden alle der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Schiffe unter die im Eigentum der Regierung stehenden Fahrzeuge gerechnet. Ferner hat die russische Regierung den Ersatz der bei den nordchinesischen Wirren vom Jahre 1900 von der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft erlittenen Schäden als vom Staat erlittener Schäden bei der chinesischen Regierung reklamiert. Man muß also annehmen, daß die russische Regierung selbst die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in Wirklichkeit als ein Regierungsunternehmen betrachtet. Auch wenn man den Zweck dieser Gesellschaft und ihre Beamtenorganisation ansieht, so kann man nicht zu dem Schluß kommen, daß sie ein Privatunternehmen sei. Schon aus dieser einen Tatsache ergibt sich ohne jeden Raum für Zweifel, daß die „Mukden" ein feindliches Schiff ist.

Der Reklamant behauptet, daß am 6. Februar Rußland noch nicht als ein feindliches Land anzusehen gewesen sei. Wie aber schon oben auseinandergesetzt, ist dieser Punkt der Berufung unbegründet.

Daß die Landeszugehörigkeit von Gütern sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers bestimmen läßt, daß ferner, wenn Personen, die außerhalb des Feindeslandes wohnen, zur Kriegszeit Güter auf feindlichem Schiff an einen Empfänger im Feindesgebiet schicken, diese Güter feindlichen Charakter haben und folglich eingezogen werden können, ist von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt und auch das Oberprisengericht erachtet dies für billig. Wenn auch der Reklamant sagt, daß von dem modernen Völkerrecht zweifellos als das natürlichste und vernünftigste das Nationalitätsprinzip und nicht das Domizilprinzip angesehen werde, so ist das lediglich eigene Ansicht des Reklamanten und kann nicht als ausreichende Grundlage für die Verwerfung der erstinstanzlichen Entscheidung erachtet werden.

Ferner bringt der Reklamant vor, daß selbst, wenn das englische Prinzip für den vorliegenden Fall als zutreffend angenommen worden sei, doch das Eigentum nach wie vor bei dem Verkäufer bleibe und die Landeszugehörigkeit der Güter neutral sei. Das Prisengericht hat aber gar nicht von einem fremden Lande anerkannte Prinzipien zur Anwendung zu bringen und, da die Landeszugehörigkeit von Gütern, die auf feindlichem Schiff an einen Empfänger im Feindesland geschickt

werden, sich, wie oben ausgeführt, bestimmt, so ist auch dieser Berufungspunkt hinfällig.

Schließlich macht der Reklamant geltend, daß die Güter ohne Voraussicht des Krieges abgesandt worden und keine Konterbande seien. Aber da feindliches Gut auf feindlichem Schiff, gleichgültig ob Konterbande oder nicht, gleichviel auch ob in Voraussicht des Krieges verschifft oder nicht, eingezogen werden kann, so bedarf dieser Punkt keiner besonderen Erörterung.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 3. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Filiale der russisch-chinesischen Bank in Nagasaki, Ouramachi Nr. 9, vertreten durch den Prokuristen, den französischen Staatsangehörigen J. Carpentier.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku Kagacho Nr. 10, Enya Tsunetaro, Tokio Kyobashiku, Motosukiyacho Ichome Nr. 1, Hidaka Naoji, Tokio Kyobashiku Kagacho Nr. 10.

In der Prisensache betreffend Ladung des russischen Dampfers „Mukden" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Mukden" verladene 1 Kiste mit 10000 Rubel wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende 1 Kiste mit 10000 Rubel ist von dem Reklamanten am 5. Februar 1904 im Hafen von Nagasaki auf dem Dampfer der russisch-ostchinesischen Eisenbahngesellschaft „Mukden" verladen und an die Filiale der russisch-chinesischen Bank in Wladiwostok abgesandt worden. Am 6. Februar d. J. wurde sie im Hafen von Fusan in Korea zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen sind nicht nur von den Vertretern der Reklamation anerkannt worden, sondern werden auch bewiesen durch die eingereichten Beweisdokumente, die Aussageschrift und das Güter-

verzeichnis des Stellvertreters des Kommandanten der „Heiyen", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des 1. Offiziers der „Mukden", Serge Wiszniowski und des 2. Offiziers, Alexander Iwanowitsch Kanajeff, das Ladungsverzeichnis, die Konnossemente und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

1. Der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland sei am 8. Februar 1904 mit der Seeschlacht bei Port Arthur eingetreten, nicht aber mit der Absendung der Mitteilung der japanischen Regierung an Rußland betreffend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen am 6. Februar. Daher sei die Beschlagnahme des russischen Dampfers „Mukden" unrechtmäßig gewesen und auch die auf demselben verladenen zur Verhandlung stehenden Güter müßten unfraglich freigegeben werden.

2. Selbst angenommen, der Kriegszustand sei zur Zeit der Übersendung der Mitteilung von dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen eingetreten, so habe doch der Gesandte Kurino dieselbe erst am 6. Februar, nachmittags 4 Uhr, dem russischen Minister der Auswärtigen Angelegenheiten übermittelt. Da die Beschlagnahme des Dampfers „Mukden" aber bereits um 2 Uhr 40 Minuten nachmittags desselben Tages erfolgt sei, so sei sie widerrechtlich und die zur Verhandlung stehenden Güter müßten freigegeben werden.

3. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien freilich von der Filiale der russisch-chinesischen Bank in Nagasaki an die Filiale der genannten Bank in Wladiwostok versandt worden und die russisch-chinesische Bank habe ihre Hauptniederlassung in Rußland, aber die Filiale in Nagasaki, welche in dieser Sache reklamiere, sei nach japanischem Handelsrecht als Filiale eingetragen und habe noch nach der Kriegseröffnung zwischen Japan und Rußland ihre Geschäfte in Japan fortgesetzt. Daher müßten die von ihr abgesandten zur Verhandlung stehenden Güter freigegeben werden.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts gehen dahin, daß die Behauptungen der Vertreter der Reklamation völlig unbegründet und die zur Verhandlung stehenden Güter als feindliche zu betrachten und einzuziehen seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn man sich die diplomatischen Beziehungen zwischen Japan und Rußland zu der damaligen Zeit und die Bewegungen der beiderseitigen Kriegsflotten vergegenwärtigt, so muß man sagen, daß die Feindseligkeiten zwischen den beiden Mächten schon vor der Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs ihren öffentlichen Anfang ge-

nommen hatten, und es ist daher klar, daß zu dieser Zeit der Kriegszustand bereits eingetreten war.

Daher sind die von den Vertretern der Reklamation in den Punkten 1 und 2 gestellten Anträge auf Freigabe der Güter unbegründet.

Ferner wird vorgebracht, daß der Reklamant nach den japanischen Gesetzesbestimmungen seine Eintragung als Filiale bewirkt und in Japan Handelsgeschäfte betrieben habe. Die Frage, ob Güter feindlich sind oder nicht, bestimmt sich jedoch nach dem Wohnsitz des Eigentümers,[1]) und es muß angenommen werden, daß an einen im Feindesland ansässigen Empfänger versandte Güter mit der Absendung in das Eigentum des Empfängers übergegangen sind, sofern nicht ausdrücklicher Gegenbeweis vorliegt. Die Beweislast hierfür liegt dem Reklamanten ob.

Da aber die zur Verhandlung stehenden Güter auf dem russischen Dampfer „Mukden" an die in Wladiwostok befindliche Filiale der russisch-chinesischen Bank versandt worden sind, und die Vertreter der Reklamation über den erwähnten Punkt keinerlei Beweis erbracht haben, so ist auch die Behauptung des Punktes 3 unbegründet.

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind daher, weil auf feindlichem Schiff befindlich, mit Recht beschlagnahmt worden, denn sie haben, weil der Empfänger eine Person ist, die im Feindesland kaufmännische Geschäfte betreibt, feindlichen Charakter.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Filiale der russisch-chinesischen Bank in Nagasaki, Oura Nr. 9, vertreten durch den Prokuristen G. Carpentier.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku Kagacho Nr. 10, Enya Tsunetaro, Tokio, Kyobashiku Motosukiyacho, Ichome Nr. 1, Hidaka Naoji, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 10.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des am 6. Februar 1904 im Hafen von Fusan in Korea von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Heiyen" beschlagnahmten russischen Dampfers „Mukden" auf Einziehung der auf demselben verladenen einen Kiste mit 10 000 Rubel entschieden.

[1]) V. §§ 8, 3 und 4. — [2]) V. § 40.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der Prokurist der Filiale der russisch-chinesischen Bank in Nagasaki, G. Carpentier, durch die Rechtsanwälte Nagashima Washitaro, Enya Tsunetaro und Hidaka Naoji als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Güter beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Dampfer „Mukden“, auf welchem die zur Verhandlung stehenden Güter verschifft worden seien, sei am 6. Februar 1904, nachmittags 2 Uhr 40 Minuten, im Hafen von Fusan in Korea beschlagnahmt worden. Der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland könne erst als am 8. Februar mit der Seeschlacht vor Port Arthur eingetreten angesehen werden. Vor diesem Zeitpunkt hätte die Beschlagnahme der „Mukden“ nicht stattfinden dürfen. Daher müßten auch die zur Verhandlung stehenden Güter freigegeben werden.

2. Selbst, wenn man annehme, der Kriegszustand sei mit der Übersendung der Mitteilung von dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen eingetreten, so habe doch der Gesandte Kurino diese Mitteilung dem russischen Minister der Auswärtigen Angelegenheiten erst am 6. Februar, 4 Uhr nachmittags, übergeben und die Beschlagnahme, welche am selben Tage um 2 Uhr 40 Minuten nachmittags erfolgt sei, sei daher unrechtmäßig und auch die auf dem Dampfer verschifften Güter müßten freigegeben werden.

3. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien von der Filiale der russisch-chinesischen Bank in Nagasaki an die Filiale derselben Firma in Wladiwostok versandt worden. Wenn auch die Hauptniederlassung der russisch-chinesischen Bank in Rußland sei, so sei doch die in dieser Sache reklamierende Filiale nach den Bestimmungen des japanischen Handelsrechts eingetragen und habe selbst noch nach der Kriegseröffnung ihre Geschäfte in Japan fortgesetzt. Daher seien die diesem Reklamanten gehörenden Güter, wenn auch das Schiff beschlagnahmt worden sei, trotzdem freizugeben.

Das Gericht erster Instanz behaupte, daß der Reklamant sein Eigentum nicht bewiesen habe. Dasselbe werde aber durch das Konnossement klar bewiesen. Denn da nur der Inhaber des Konnossements die Auslieferung der Güter im Bestimmungshafen erlangen könne, die Konnossemente aber nicht angekommen, sondern beschlagnahmt seien, so stünden die Güter noch unverändert im Eigentum des Absenders.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo Hayashi Eijuro sind folgende:

Was man völkerrechtlich als Kriegszeit bezeichne, nehme seinen Anfang nicht unbedingt mit dem ersten Austausch von Kanonenfeuer; schon mit weniger drastischem feindseligen Vorgehen, welches der Kriegsabsicht entspringe, trete man in die Kriegszeit ein. Dies sei in der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis unbestritten.

Schon ehe Japan und Rußland über die mandschurisch-koreanische Frage diplomatische Verhandlungen eröffnet gehabt hätten, habe Rußland einerseits absichtlich seine Antwort immer hinausgeschoben, auf der anderen Seite durch umfangreiche Kriegsvorbereitungen Japan gegenüber seinen Entschluß zu kämpfen deutlich gezeigt. Daraufhin habe Japan am 5. Februar 1904 seine an Rußland gerichtete Mitteilung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen abgesandt und sein Geschwader sei am 6. Februar, um 7 Uhr morgens vom Kriegshafen Sasebo aufgebrochen, um die russische Flotte zu bekämpfen. Diese Handlung stelle sich als eine, mit der Absicht den Kampf zu beginnen, vorgenommene Handlung dar.

Da es erwiesen sei, daß die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme nach diesen Ereignissen geschehen sei, so sei die Entscheidung der ersten Instanz durchaus nicht rechtswidrig.

Die Landeszugehörigkeit von Gütern bestimme sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers und das Eigentum an Gütern, welche an einen Empfänger in Feindesland versandt würden, gehe mit dem Moment der Absendung auf den Empfänger über.

Der Reklamant behaupte, daß

> der Inhaber der Konnossemente die Auslieferung der Güter erst im Ankunftshafen erlangen könne. Da nun die Güter noch nicht im Bestimmungsort angekommen, vielmehr mit Beschlag belegt seien, so stünden sie nach wie vor im Eigentum des Absenders. Die Konnossemente bewiesen deutlich das Eigentum des Reklamanten.

Da eine kriegführende Partei indessen in sämtliche Rechte des feindlichen Staats eintrete, so müsse man Güter, welche zur Kriegszeit für einen feindlichen Empfänger bestimmt seien, mit der Beschlagnahme als diesem abgeliefert ansehen. Daher könne auch dieser Berufungspunkt nicht anerkannt werden.

Es werde, weil alle Berufungspunkte nicht stichhaltig seien, Verwerfung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant bringt in seinem ersten Berufungspunkt vor, daß der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland am 8. Februar 1904 mit der Seeschlacht vor Port Arthur begonnen habe und daß eine

vor dieser Zeit vollzogene Beschlagnahme nicht rechtmäßig sei. Im zweiten Berufungspunkt behauptet er, daß die Beschlagnahme des in Frage stehenden Dampfers vor der Abgabe der Erklärung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen durch den Gesandten K u r i n o an den russischen Minister der Auswärtigen Angelegenheiten geschehen und daß das Schiff daher freizugeben sei.

Die Kriegseröffnung fällt aber nicht unbedingt mit dem Moment des ersten Austausches von Kanonenfeuer zusammen, auch ist sie nicht unter allen Umständen von einer Kriegserklärung oder einer dieser gleichkommenden Mitteilung abhängig. Sobald nur eine, wenngleich weniger drastische, Ausführung der Kriegsabsicht oder sonst eine Manifestation des Willens zu kämpfen vorliegt, so ist damit der Kriegszustand eingetreten.

Da nun während der japanisch-russischen Verhandlungen Rußland durch sein unangemessenes Verhalten, welches die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens unmöglich machte, und durch fortwährende Kriegsrüstungen seine Absicht, uns mit Waffengewalt zu unterwerfen, klar bewies, so sandte unsere Regierung am 5. Februar des Jahres 1904 eine Instruktion bezüglich Abbruchs der diplomatischen Beziehungen an unseren Gesandten in Rußland, und gleichzeitig traf unser Kriegsgeschwader seine Vorbereitungen und fuhr am folgenden Tage, dem 6. Februar, mit der Bestimmung, den Kampf aufzunehmen, von dem Kriegshafen Sasebo ab und nahm auf der Fahrt, also während der Kriegszeit, das der russischen freiwilligen Flotte angehörige, wie bekannt für den Kriegsgebrauch der russischen Regierung bereitzustellende Dampfschiff „Ekaterinoslav" in Beschlag. Dies war eben nichts anderes, als eine Ausführung der Kriegsabsicht, und die erst später erfolgte Beschlagnahme des hier in Frage kommenden Dampfers kann daher nicht als ungerechtfertigt bezeichnet werden; dies umsoweniger, als sie auch nach der am 6. Februar, um 2 Uhr nachmittags erfolgten Mitteilung unserer Regierung an den bei unserem Hofe akkreditierten russischen Gesandten betreffend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen stattgefunden hat. Daher sind Punkt 1 und 2 der Berufung beide unbegründet.

Im dritten Punkt der Berufung heißt es, daß die Güter bis zur Ankunft im Bestimmungsort im Eigentum des Reklamanten stünden und daher freizugeben seien. Es ist aber von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt, daß Güter, welche von einem Absender außerhalb des feindlichen Gebiets zur Kriegszeit auf feindlichem Schiff an einen feindlichen Empfänger versandt werden, feindlichen Charakter haben und demgemäß der Einziehung unterliegen. Auch das Oberprisengericht hält diesen Standpunkt für billig und so ist auch dieser Punkt der Berufung umbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:
Die Berufung wird abgewiesen.

Am 3. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Firma Rouß & Co. in St. Petersburg, vertreten durch ihren Prokuristen Seestrand.

Prozeßvertreter: Der Rechtsanwalt Gorai Kinzo, Tokio, Kyobashiku Maruyacho Nr. 4.

Unterbevollmächtigter: Rechtsanwalt Hidaka Naoji, ebendaselbst Kagacho Nr. 10.

In der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Rossia" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Rossia" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Rossia" steht im Eigentum der russischen Firma Rouß & Co. in St. Petersburg, sein Heimatshafen ist St. Petersburg, er führt die russische Handelsflagge und dient zum Güter- und Personentransport.

Am 14. Dezember 1903 wurde der Dampfer von der Firma Kunst & Albers in Wladiwostok durch Vermittlung der Agenten der Reeder, der Firma Bryner, Kousnetzoff & Co. gechartert und transportierte wiederholt Kohlen von Karatsu nach Dalni.

Am 28. Januar 1904 trat der Dampfer seine dritte Reise von Karatsu an, fuhr am 5. Februar d. J. wieder von Dalni ab, erhielt auf der Rückreise nach Karatsu am 7. d. M., 6 Uhr 30 Minuten vormittags, bei Kuchinbahoi in Korea von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tatsuta" den Befehl zu stoppen und wurde des weiteren von dem Kriegsschiff „Taichu Maru" beschlagnahmt.

Zu der Zeit befand sich keine Ladung an Bord.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und die Bescheinigung über die Ladung des Stellvertreters des Kommandanten der „Taichu Maru", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns Peter Grünberg und des 2. Offiziers A. Timoratt, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Tagebuch des genannten Dampfers und die Ausklarierungspapiere des Hafenamts in Dalni.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Da die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers am 7. Februar, d. h. einen Tag vor der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland, dem 8. Februar, stattgefunden habe, so sei sie, weil vor der Kriegszeit geschehen, völkerrechtlich ungerechtfertigt.

2. Das zur Verhandlung stehende Schiff müsse unter Anwendung der Gnadenbestimmung des § 3 der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom 9. Februar 1904 [1]) von der Beschlagnahme ausgenommen werden. Da die Befreiung von der Beschlagnahme natürlich die Befreiung von der Einziehung in sich schließe, so stehe dem Schiff, wenn es auch vor dem 9. Februar beschlagnahmt worden sei, da die Einziehung bis jetzt noch nicht verfügt sei, dem Zweck der Kaiserlichen Verordnung entsprechend, die Befreiung von der Einziehung zu. Ferner sei der Gedanke, aus dem die Befreiung von der Beschlagnahme verordnet worden sei, der, Privateigentum zur See zu schützen. Daher müsse das Prisengericht diesen völkerrechtlichen Grundsatz auch auf eine vor Veröffentlichung der Kaiserlichen Verordnung ausgeübte Beschlagnahme anwenden.

3. Es gehe aus den Aussagen des Kapitäns hervor, daß die Beschlagnahme in Entfernung von 5 bis 6 Seemeilen von Ku-chin-bahoi in Korea erfolgt sei. Die moderne Völkerrechtswissenschaft stehe auf dem Standpunkt, daß das Hoheitsgewässer eines Staats bis 6 Seemeilen von der Küste reiche. Daher sei die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme in einem neutralen Hoheitsgewässer erfolgt und demgemäß unrechtmäßig.

Aus diesen Gründen werde die Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme sei nach dem Abbruch der Beziehungen zwischen Japan und Rußland, also nach Eintreten des Kriegszustands vorgenommen und sei daher rechtmäßig.

Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 könne nicht auf vor ihr liegende Fälle von Beschlagnahmen rückwirkend angewandt werden. Zur Rückwirkung auf die Vergangenheit bedürfe es einer ausdrücklichen Bestimmung.

Da ferner die Theorie, welche das Hoheitsgewässer mit 6 Seemeilen annehme, nicht allgemein anerkannter völkerrechtlicher Grundsatz und da es außerdem unbegründet sei, Korea als neutrales Land zu betrachten, so sei die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme,

[1]) I.

selbst wenn man annehme, sie sei in koreanischem Gebietsgewässer erfolgt, nicht widerrechtlich.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

1. Aus den Tatsachen, daß Rußland während der Verhandlungen mit Japan über die mandschurisch-koreanische Frage auf der einen Seite seine Antwort grundlos hinzögerte, während es auf der anderen seine Armee in der Mandschurei und in Korea aufmarschieren ließ, und seine Kriegsflotte nach Port Arthur zusammenzog, geht deutlich hervor, daß es seinerseits bereits entschlossen war, den Kampf gegen Japan zu eröffnen. Japan übersandte daraufhin am 5. Februar 1904 an Rußland eine Mitteilung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen und machte gleichzeitig seine Kriegsmacht mobil, so daß die japanische Flotte am 6. Februar 1904, 7 Uhr vormittags, von Sasebo zum Angriff des russischen Geschwaders aufbrach. Wenn man die damalige allgemeine Situation und die Bewegungen der beiderseitigen Kriegsflotten sich vergegenwärtigt, so muß man sagen, daß die Feindseligkeiten schon vor der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme ihren öffentlichen Anfang genommen hatten. Da hiermit zugleich der Kriegszustand eingetreten ist, so ist die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs, weil sie in Ausübung der Rechtsbefugnisse einer kriegführenden Partei vorgenommen worden ist, rechtmäßig.

2. Es ist unbestreitbar, daß die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 mit Befreiung von der Beschlagnahme die Befreiung von der Einziehung meint. Aber die Verordnung findet nur Anwendung auf die nach dem Tage ihres Inkrafttretens, also nach dem 9. Februar, fallenden Beschlagnahmen. Die Annahme, daß sie auch auf eine Beschlagnahme vor dem 9. Februar anzuwenden sei, ist in Anbetracht dessen, daß sie eine ausdrückliche Bestimmung, die ihr rückwirkende Kraft beilegt, nicht enthält, eine falsche Auslegung. Noch weniger kann aber die Verordnung, wie aus ihrem Wortlaut klar hervorgeht, auf Schiffe angewandt werden, die, wie das zur Verhandlung stehende, keine Ladung zum Löschen an Bord führen.

Der Reklamant behauptet, daß für Fälle, die vor dem Inkrafttreten der Kaiserlichen Verordnung liegen, die Befreiung auch vom völkerrechtlichen Standpunkt aus erfolgen müsse. Da aber die Beschlagnahme feindlicher Schiffe zur Kriegszeit ein allgemeiner Grundsatz des Völkerrechts ist,[2]) so kann es nicht mit dem Völkerrecht begründet werden, wenn man die Vergünstigung der Befreiung für einen außerhalb der landesgesetzlichen Ausnahmebestimmung liegenden Fall in Anspruch nehmen will.

3. Da nach allgemeiner völkerrechtlicher Anschauung das Hoheits-

---

[2]) V. § 1.

gewässer sich über einen Bereich von 3 Seemeilen von der Küste erstreckt, so ist die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs, welche in einer Entfernung von 5 bis 6 Seemeilen von Ku-chin-bahoi in Korea, also auf offener See erfolgt ist, durchaus nicht rechtswidrig und die Behauptungen des Prozeßvertreters über diesen Punkt sind unhaltbar.

Aus den obigen Gründen ist die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs rechtmäßig und das Schiff muß eingezogen werden.[3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Compagnie Rouß in St. Petersburg, vertreten durch den Prokuristen Seestrand.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Gorai Kinzo, Tokio, Kojimachiku Fujimicho Shichome Nr. 4 bei Kawamoto Jujiro.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Rossia", welcher am 7. Februar 1904 bei Ku-chin-bahoi in Korea von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Taichu Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Rossia" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der Prokurist der Compagnie Rouß in Rußland, durch den Rechtsanwalt Gorai Kinzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte beim Oberprisengericht, Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatashi Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, des Rechtsanwalt Gorai Kinzo, und die Hauptpunkte ihrer Begründung sind folgende:

1. Das Urteil erster Instanz habe bei der Festlegung des Anfangs des japanisch-russischen Krieges falsche Tatsachen angenommen und das Völkerrecht falsch angewandt.

Es sei zutreffend, wenn das Urteil den Beginn des Krieges auf den Beginn der Feindseligkeiten lege, es sei aber verkehrt, daß es diese Feind-

---

[3]) V. § 40.

seligkeiten nach der damaligen Situation und den Bewegungen der beiden Geschwader beurteile und annehme, daß sie bereits vor dem 7. Februar bestanden hätten. Die vor der Seeschlacht bei Chemulpo am 8. Februar, 5 Uhr nachmittags, liegenden Bewegungen der beiden Geschwader und die damalige Situation seien nicht derart, daß sie als Anfang der Feindseligkeiten anzusehen seien. Daher sei die Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Schiffes vor der Kriegseröffnung vorgenommen und das Schiff sei unfraglich freizugeben.

2. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß

> die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom 9. Februar in Ermangelung einer ausdrücklichen Bestimmung auf Handelsschiffe, die vor dem 9. Februar beschlagnahmt worden seien, keine Anwendung finde. Ferner gehe aus ihrem Wortlaut klar hervor, daß sie nicht zutreffe auf Handelsschiffe, welche wie das zur Verhandlung stehende keinerlei zu löschende Ladung an Bord hätten.

Der wahre Sinn dieser Kaiserlichen Verordnung lasse eine derartige, allzu einseitige und enge Auslegung nicht zu. Sie finde daher mit Recht Anwendung auf das zur Verhandlung stehende Schiff.

3. Das Urteil erster Instanz führe aus, daß

> der Bereich des Gebietsgewässers nach allgemeiner Ansicht nach dem jetzt geltenden Völkerrecht 3 Seemeilen von der Küste messe, daß daher die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes, welche 5 bis 6 Seemeilen von Ku-chin-bahoi in Korea geschehen sei, als eine Beschlagnahme auf offener See rechtmäßig gewesen sei.

Reklamant sei der Ansicht, daß es vielmehr der allgemein jetzt geltenden völkerrechtlichen Anschauung entspreche, daß der Bereich des Hoheitsgewässers 6 Seemeilen von der Küste betrage und das zur Verhandlung stehende Schiff, weil die Beschlagnahme in dem Hoheitsgewässer eines neutralen Staats geschehen sei, freigegeben werden müsse.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht in Sasebo sind folgende:

Die Prüfung der von dem Reklamanten eingereichten Berufungsschrift habe ergeben, daß ihre drei Punkte schon bei der mündlichen Verhandlung über die vorliegende Reklamation beantwortet worden seien, so daß, wenn man auf die vorliegende Berufung erwidern wolle, das nur auf eine Wiederholung der von dem Staatsanwalt im Prisengericht vorgebrachten Erwiderung hinauslaufen würde. Da die Berufung keinerlei neue Gründe vorbringe, so sei eine Entgegnung überflüssig.

Der Staatsanwalt beantrage daher, seine in den Verhandlungsprotokollen niedergelegte Ansicht als Erwiderung auf diese Berufung

anzunehmen und die in allen Punkten unbegründete Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird wie folgt begründet:

Die von dem Oberprisengericht kraft seines Amtes als erstes vorgenommene Prüfung der Rechtmäßigkeit der Berufung hat ergeben, daß der Reklamant, der Prokurist Seestrand der Compagnie Rouß in St. Petersburg, das zur Verhandlung stehende Schiff „Rossia" als im Eigentum der Firma Compagnie Rouß in St. Petersburg stehend bezeichnet und seine Freigabe bei dem Prisengericht in Sasebo betrieben und in der Folge gegen das Urteil desselben bei dem unterzeichneten Oberprisengericht die Berufung erhoben hat. Was das Eigentum eines aufgebrachten Schiffs angeht, so muß in Ermangelung eines klaren Gegenbeweises den an Bord des Schiffes vorgefundenen Schiffspapieren Glauben geschenkt werden. Wenn man aber nach dem zur Zeit der Beschlagnahme auf dem zur Verhandlung stehenden Dampfer vorhanden gewesenen Schiffszertifikat geht, so steht das Schiff im Eigentum der russischen Großkaufleute Saratowitsch und Morducowitsch in Kronstadt, Rußland, und es kann nicht angenommen werden, daß es Eigentum der oben genannten Compagnie Rouß ist. Daher ist die Berufung, gleichgültig, ob die Berufungsgründe zutreffen oder nicht, zu verwerfen.

Es wird daher wie folgt entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. Mai 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: William Harrison Gill, von der englischen Firma W. H. Gill & Co., Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kyomachi Nr. 74.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, ebendaselbst, Kitanagadori Shichome Nr. 54.

In Sachen der Reklamation einer Forderung gegen die Eigentümer des russischen Dampfers „Rossia" wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Der Prozeßvertreter macht folgende Hauptpunkte geltend: Der Dampfer sei am 14. November 1903 in Kobe eingelaufen und der

Reklamant habe während der Zeit bis zur Abfahrt desselben am 31. Dezember desselben Jahres im Auftrage der Agentur der Eigentümer des Dampfers „Rossia" in Wladiwostok verschiedene, für die Fortsetzung der Reise notwendige Ausgaben bestritten. Im ganzen habe sich seine Forderung auf 18 116.91 Yen belaufen. Davon habe er von den Ladungseigentümern für Fracht 3043.51 Yen eingenommen und es stehe ihm somit gegen die Eigentümer des Dampfers noch eine Forderung von 15 073.40 Yen zu. Während diese Forderung noch nicht beglichen gewesen sei, wäre der Dampfer am 7. Februar 1904 von einem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff beschlagnahmt worden.

Um die Begleichung dieser Forderung zu erlangen, werde folgendes geltend gemacht:

1. Schon mit Rücksicht auf die Ansprüche, die ein Neutraler an der Prise habe, sei die „Rossia" freizugeben. Wenn diese Behauptung nicht anerkannt werden könne, so sei zu berücksichtigen, daß das Schiff am 7. Februar 1904, um 7 Uhr vormittags, mit Beschlag belegt worden sei; daß die Mitteilung der Erklärung betreffend den Abbruch der Beziehungen, welche von Japan am 6. Februar an die russische Regierung abgegeben worden sei, wenn auch die Zeit der Übermittlung nicht genau bekannt sei, nach aller Wahrscheinlichkeit mittags um 12 Uhr erfolgt sei. Dem entspreche in Japan und Korea ein Zeitpunkt nach 8 Uhr vormittags des 7. Februar. Demnach sei die Aufbringung des genannten Schiffes vor der Kriegszeit erfolgt, sie sei daher unrechtmäßig, und der Dampfer müsse freigegeben werden.

2. Wenn die Freilassung des Dampfers „Rossia" nicht bewilligt werde, so werde in Ansehung des Anspruchs des Reklamanten an das Schiff um Zuerkennung eines Vorzugsrechts an der Prise gebeten.

3. Wenn den in Punkt 1 und 2 dargelegten Reklamationsgründen nicht stattgegeben werden sollte, so werde um Entscheidung in dem Sinne gebeten, daß die Staatskasse zur Befriedigung des Anspruchs des Reklamanten verpflichtet würde.

Zum Beweise der Existenz seines Anspruchs überreiche der Reklamant die mit Nr. 1 bis 20 bezeichneten Beweisstücke.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die Ausführungen des Prozeßvertreters bezüglich der Freigabe des Dampfers „Rossia" seien grundlos.

Was den Anspruch des Reklamanten angehe, so hafte derselbe, wenn die gemachten Ausgaben zur Erhaltung des Schiffes oder Fortsetzung der Reise notwendig gewesen wären, allerdings der Theorie nach, wenn das Schiff eingezogen würde, dieser Prise weiter an. Aber nach dem Wortlaut der japanischen Prisengerichtsordnung sei es zweifelhaft, ob eine Entscheidung über einen derartigen Anspruch gegeben werden könne oder nicht.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Existenz des zur Verhandlung stehenden Anspruchs des Reklamanten wird als durch die von dem Prozeßvertreter beigebrachten Beweismittel und das von dem unterzeichneten Gerichtshof abgelegte Zeugnis des Kapitäns des Dampfers „Rossia“, Peter Grünberg, bewiesen erachtet.

Zu Punkt 1: Da es aber klar erwiesen ist, daß die Beschlagnahme nach dem am 6. Februar 1904 erfolgten Kriegsausbruch vorgenommen worden ist, so ist die Behauptung des Prozeßvertreters des Reklamanten, das Schiff sei vor der Kriegszeit beschlagnahmt worden, hinfällig. Daher ist das zur Verhandlung stehende Schiff eine gute Prise. Wenn es aber eine gute Prise ist, so kann damit, daß es in Rechtsansprüchen neutraler Personen befangen ist, ein Anspruch auf Freigabe nicht begründet werden.

Zu Punkt 2: Wenn auch die Ansprüche des Reklamanten aus Ausgaben entspringen, die für die Fortsetzung der Reise des Schiffes notwendig gewesen sind, so steht ihm doch nicht nur nach den Gesetzen Japans ein Vorzugsrecht an der Prise nicht zu, sondern auch nach dem Völkerrecht wird das Recht des Captors an einer einzuziehenden Prise, welche im Eigentum des Feindes steht, als absolut erachtet, und ein Dritter kann gegen dieselbe keinerlei Forderungen geltend machen. Daher ist auch Punkt 2 des Prozeßvertreters des Reklamanten unbegründet.

Zu Punkt 3: Daß der Reklamant keine Ersatzforderung gegen die Staatskasse geltend machen kann, geht schon aus dem Vorhergesagten von selbst hervor; im übrigen ist aber auch das Prisengericht zur Entscheidung über eine Ersatzpflicht der Staatskasse nicht zuständig.

Aus diesen Gründen wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet im Prisengericht zu Sasebo am 26. Mai 1904 im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

In Sachen des am 7. Februar 1904 um etwa 4 Uhr nachmittags an der Südwestküste von Korea in der Nähe von Laimpo von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Azuma“ aufgebrachten russischen Handelsschiffs „Argun“ und seiner Ladung wird bezüglich der in dem besonders beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter nach Einsicht des Schriftsatzes des Staatsanwalts, wie folgt, entschieden.

Bezüglich der in dem besonders beigefügten Verzeichnis aufgeführten, am 6. Februar 1904 in Dalni in der Mandschurei mit Bestimmung für Nagasaki verschifften Güter muß nach den Angaben des Ladungsverzeichnisses, der Natur der Güter und der Zeit der Verschiffung angenommen werden, daß sie im Eigentum von Personen stehen, die in Japan ihren Wohnsitz haben.[1])

Daher werden diese Güter alle, unbeschadet der Rechtmäßigkeit ihrer Beschlagnahme, in Ermangelung sonstiger Gründe für ihre Einziehung sofort freigegeben.

Gegeben am 24. Februar 1904.

(Unterschriften der Richter.)

Güterverzeichnis.

Gegenstand	Stückzahl	Absender	Empfänger
Möbel	9	Umeda	Kobayashi
Shoyu	45	Oishi	Oishi
Leere Fässer	6	Hirose	Tsutsui
Bier	4	do.	do.
Möbel	1	Nissei Yoko	Nissei Yoko
Hüte	1	Agentur der ostchin. Eisenbahn-Gesellschaft	Agentur der ostchin. Eisenbahn-Gesellschaft
Bettzeug	1		
Kleidungsstücke	3		
Shoyu	35		

Reklamant: Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Vizepräsidenten Wenzel.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku Kagacho Nr. 10.

In der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Argun" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Argun" und die an Bord befindlichen 311 Rubel russischen Geldes werden eingezogen.

[1]) V. §§ 8, 3 und 4.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Argun" steht im Eigentum der russischen ostchinesischen Eisenbahngesellschaft, sein Heimatshafen ist der russische Pachthafen Dalni in China und er dient zum Personen-, Güter- und Postverkehr. Am 6. Februar 1904 ist er von Dalni abgefahren und auf der Reise nach Nagasaki in Japan am 7. desselben Monats, nachmittags 4 Uhr, an der Südwestküste Koreas in der Gegend von Phal-ku-kai von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Azuma" aufgebracht worden. Später wurde er an das Kriegsschiff „Tainan Maru" überliefert.

An Bord befanden sich zu der Zeit 311 Rubel russischen Geldes.

Diese Tatsachen sind von dem Vertreter der Reklamation anerkannt und werden außerdem bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters der „Tainan Maru", Kapitänleutnants Yoshimura Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Argun", Carl Gärtner, und des 1. Offiziers Alexander Schtscherbinin, das Schiffszertifikat, den Meßbrief, ein Schiffsbesichtigungszertifikat und das Tagebuch des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Es sei völkerrechtlich bestimmt, daß der Zeitpunkt, mit welchem der Kriegszustand beginne, der gleiche sei wie der, an welchem der tatsächliche Kampf seinen Anfang nehme. Da aber die Aufbringung des vorliegenden Falls am Tage vor der Seeschlacht bei Port Arthur, also vor Anfang des tatsächlichen Kampfes, stattgefunden habe, so sei das Schiff freizugeben.

2. Da das zur Verhandlung stehende Schiff ein Handelsschiff sei, so stehe ihm die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 zu. [1])

3. Da der zur Verhandlung stehende Dampfer Postsachen an Bord gehabt habe, so sei er nach dem Standpunkt der Kriegsvölkerrechtswissenschaft freizugeben.

4. Wenn so der Dampfer freizugeben sei, müsse auch das ihm zugehörige Geld freigegeben werden.

5. Da die Aufbringung in koreanischen Hoheitsgewässern ausgeführt sei, so müsse die Frage, ob Korea neutral sei oder nicht, klargestellt werden.

Da außerdem die feindlichen Staatsangehörigen erst nach Veröffentlichung der Kriegserklärung von dem Kriegszustand Kenntnis erhielten, so müsse das zur Verhandlung stehende Schiff, weil es vor der Veröffentlichung des Kaiserlichen Erlasses, welcher die Kriegserklärung enthalte, aufgebracht sei, freigegeben werden.

---

[1]) I.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht in den Hauptpunkten dahin, daß die vorliegende Reklamation völlig unbegründet sei und daß der zur Verhandlung stehende Dampfer und das ihm zugehörige Geld eingezogen werden müsse.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Aus den Tatsachen, daß Rußland während der diplomatischen Verhandlungen mit Japan über die mandschurisch-koreanische Frage auf der einen Seite seine Antwort grundlos hinzögerte, während es auf der anderen seine Armee in der Mandschurei und in Korea aufmarschieren ließ und seine Kriegsflotte nach Port Arthur zusammenzog, geht deutlich hervor, daß es seinerseits bereits entschlossen war, den Kampf gegen Japan zu eröffnen. Japan übersandte daraufhin am 5. Februar 1904 an Rußland die Mitteilung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen und machte gleichzeitig seine Kriegsmacht mobil, so daß die japanische Flotte am 6. Februar 1904, 7 Uhr morgens, von Sasebo zum Angriff des russischen Geschwaders aufbrach. Wenn man die Bewegungen der beiderseitigen Kriegsflotten und die damalige allgemeine Situation sich vergegenwärtigt, so muß man sagen, daß die kriegerische Tätigkeit schon vor der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme ihren öffentlichen Anfang genommen hatte. Damit ist es erwiesen, daß der Kriegszustand zur Zeit der hier verhandelten Beschlagnahme bereits eingetreten war, und es ist belanglos, ob die Aufbringung vor oder nach der Kriegserklärung stattgefunden hat.

Da ferner die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 vom Tage des Erlasses, d. i. vom 9. Februar des Jahres, in Kraft getreten ist, so kann sie auf die Zeit davor nicht rückwirkend angewandt werden. Sie kann aber auch aus dem Grunde nicht zur Anwendung kommen, weil nach den Reglements der Schiffahrtsabteilung der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft das zur Verhandlung stehende Schiff im Kriegsfall gänzlich zum Gebrauch für die russische Regierung und die russische Kriegsmacht zur Verfügung zu stellen sein würde. Denn unter diesen Verhältnissen würde die Freigabe des Schiffes eine Vermehrung der feindlichen Kriegsstärke bedeuten. Die genannte Kaiserliche Verordnung will ihre Vergünstigung nur unverfänglichen Handelsschiffen zukommen lassen und darf nicht so ausgelegt werden, daß sie auch auf Schiffe wie das zur Verhandlung stehende Anwendung findet.

Es ist völkerrechtlich anerkannt, daß feindliche Postschiffe mangels eines besonderen Abkommens unter den kriegsführenden Staaten ebenso wie die anderen feindlichen Schiffe zur Kriegszeit der Aufbringung unterliegen,[2]) und die Ausführungen des Vertreters der Reklamation

[2]) V. § 34.

sind nur die Wiedergabe von Vorschlägen Gelehrter, welche nicht ohne weiteres angenommen werden können.

Da es ferner klar am Tage liegt, daß Korea tatsächlich kein neutraler Staat ist, so kann gegen die Berechtigung zur Ausführung einer Beschlagnahme in seinen Hoheitsgewässern nichts eingewendet werden.

Aus diesen Gründen ist die zur Verhandlung stehende Reklamation nicht begründet und der Dampfer „Argun“ muß eingezogen werden.[3])

Danach ist es selbstverständlich, daß auch das dem Dampfer zugehörige russische Geld einzuziehen ist.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg, vertreten durch den Vizepräsidenten Wenzel.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku Kagacho Nr. 10.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den am 7. Februar 1904 an der Südwestküste Koreas in der Gegend von Phal-ku-kai von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Azuma“ beschlagnahmten, der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg gehörigen Dampfer „Argun“ und die ihm zugehörigen 311 Rubel russischen Geldes ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Argun“ und der ihm zugehörigen 311 Rubel russischen Geldes erkannt worden ist. Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der Vizepräsident der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg, Rußland, durch den Rechtsanwalt Nagashima Washitaro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Nagashima Washitaro sind folgende:

Am 26. Mai 1904 habe das Prisengericht zu Sasebo ein Urteil verkündet, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Argun“ und der ihm zugehörigen 311 Rubel russischen Geldes erkannt worden sei.

[3]) V. § 40.

Es werde aus folgenden Gründen Verwerfung dieses Urteils und Freigabe des genannten Dampfers und seiner Güter beantragt.

1. Das Gericht erster Instanz habe behauptet, der Kriegszustand sei am 6. Februar 1904, 7 Uhr morgens, eingetreten, als nämlich die japanische Flotte zum Angriff des russischen Geschwaders von Sasebo aufgebrochen sei. Reklamant sei indes der Ansicht, daß der Kriegszustand erst mit dem tatsächlichen Kampf beginne. Da aber der tatsächliche Kampf seinen Anfang erst am 8. Februar vorigen Jahres genommen habe, so hätte der Dampfer nicht beschlagnahmt werden dürfen.

2. Da das zur Verhandlung stehende Schiff am 6. Februar 1904 von Dalni abgefahren und auf der Reise nach Nagasaki begriffen gewesen sei, als man es am 7. Februar, nachmittags 4 Uhr, an der Südwestküste Koreas in der Nähe von Phal-ku-kai mit Beschlag belegt habe, so stehe ihm die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 zu. Das Gericht erster Instanz habe indes die dem Sinn der Kaiserlichen Verordnung zuwiderlaufende Ansicht vertreten, daß dieselbe, weil sie vom Tage ihrer Veröffentlichung an in Kraft getreten sei, keine rückwirkende Kraft habe. Auch könne sie auf das zur Verhandlung stehende Schiff keine Anwendung finden, weil dasselbe nach den Reglements der Schiffahrtsabteilung der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft im Krieg zum Gebrauch für die russische Regierung oder die russische Kriegsmacht bereitzustellen sei. Denn die Freigabe des Schiffes würde eine Vermehrung der Kriegsstärke des Feindes bedeuten, und die Kaiserliche Verordnung, welche ihre Vergünstigung nur unverfänglichen Handelsschiffen zuerkenne, könne nicht so ausgelegt werden, daß sie auch auf Schiffe wie das vorliegende Anwendung finde.

Reklamant mache demgegenüber geltend, daß der Brauch, nach dem zu Zeiten starken Bedarfs Eisenbahnen und Dampfschiffe dem Staat zur Verfügung gestellt würden, in allen Ländern bestehe, ohne daß jedoch selbstverständlich die Schiffe, solange kein Gebrauch hiervon gemacht werde, etwas anderes als reine Handelsschiffe seien. Es möge ja anderweitig Grund vorliegen können, ein solches Handelsschiff nicht freizugeben, wie man aber für ein noch nicht requiriertes Schiff aus dem möglichen Eintreten der Requisition ein Schuldmoment konstruieren könne, sei dem Reklamanten unverständlich.

3. Da das genannte Schiff Postsachen an Bord führe, so müsse es nach dem Standpunkt der völkerrechtlichen Wissenschaft freigegeben werden. Dies sei nicht nur ein Vorschlag von Völkerrechtsgelehrten, sondern müsse als ein anerkannter Grundsatz des fortgeschrittenen Völkerrechts erachtet werden.

4. Wenn das Schiff freizugeben sei, so müsse auch das ihm

zugehörige Geld, welches das Schicksal des Schiffes zu teilen habe, freigegeben werden.

5. Da die Aufbringung des genannten Schiffes in koreanischem Gebietsgewässer erfolgt sei, so sei es einer der wichtigsten Punkte für die prisengerichtliche Entscheidung, die völkerrechtliche Stellung Koreas dahin klarzustellen, ob es ein neutraler oder ein verbündeter Staat sei. Es sei bedauerlich, daß das Gericht erster Instanz lediglich die Behauptung aufgestellt habe, Korea sei den tatsächlichen Umständen nach offenbar kein neutraler Staat, daß es aber unterlassen habe, die Stellung Koreas näher zu bezeichnen.

6. Wenn auch der Kriegszustand zwischen den Staaten als solchen mit der Eröffnung des tatsächlichen Kampfes seinen Anfang nehme, so könnten doch die feindlichen Untertanen erst durch die Veröffentlichung der Kriegserklärung von dem Kriegszustand Kenntnis erlangen, und, da das zur Verhandlung stehende Schiff vor der Veröffentlichung der Kriegserklärung von Dalni abgefahren sei, so habe es keine Möglichkeit gehabt, von dem Kriegszustand Kenntnis zu erhalten. Daher könne es nicht beschlagnahmt werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

Die Berufung sei in allen Punkten unzutreffend begründet und müsse abgewiesen werden. Sie stütze sich auf folgende Punkte:

1. Die Entscheidung des Gerichts erster Instanz, daß der Kriegszustand eingetreten sei, als das japanische Geschwader am 6. Februar 1904 von Sasebo aufgebrochen sei, um die russische Flotte anzugreifen, sei unzutreffend.

Nach dem Abbruch der friedlichen Beziehungen trete indes der Kriegszustand sofort ein, ohne daß die kleinste Zeit dazwischen verfließe. Wenn die meisten modernen Völkerrechtslehrer behaupteten, daß der tatsächliche Kampf den Kriegszustand ins Leben rufe, so bedeute das nur, daß es dazu der Veröffentlichung einer Kriegserklärung nicht bedürfe; es solle jedoch nicht heißen, daß vor dem eigentlichen Kampf kein Kriegszustand bestehe. Zu dem Kriege zwischen Japan und Rußland sei es in der Weise gekommen, daß Rußland während der diplomatischen Verhandlungen mit Japan über die mandschurisch-koreanische Frage absichtlich seine Antwort hingezögert, dabei unaufhörlich Kriegsrüstungen getroffen und nach deren Vollendung seine Streitmacht zu Wasser und zu Lande vorgeschoben habe, um Japan mit Gewalt zu unterdrücken. Das Geschwader in Port Arthur sei bereits in Kriegsbereitschaft aus dem Hafen ausgelaufen. So sei es schließlich Japan klar geworden, daß Rußland nicht beabsichtige, friedlich zu verhandeln, und so habe es am 5. Februar endlich die Beziehungen abgebrochen, seinen Gesandten aus Rußland zurückgezogen und dem Geschwader

zugleich Befehl gegeben, die feindliche Flotte aufzusuchen und anzugreifen. Dieser zur Selbsterhaltung nötige Schritt sei die Antwort auf die russische Forderung gewesen, und man könne wohl behaupten, daß mit diesem einen Befehl die Feindseligkeiten in die Existenz getreten seien, spätestens sei dies aber der Fall, als am nächsten Tage, am 6. Februar, morgens 7 Uhr, das japanische Geschwader von Sasebo aufgebrochen sei. Damit, daß so die beiden Flotten sich in Gefechtsbereitschaft gegenübergestanden hätten, hätten die Feindseligkeiten bereits offen begonnen, wenn die Flotten auch noch nicht miteinander sogleich in Berührung gekommen seien und noch kein Kanonenfeuer ausgetauscht hätten. Deshalb sei auch der Kriegszustand bereits zu dieser Zeit eingetreten gewesen, und die Beschlagnahme eines feindlichen Schiffes sei eine rechtmäßige Ausübung kriegsrechtlicher Befugnisse gewesen.

2. Der Reklamant führe an, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, welches am 7. Februar 1904 in koreanischem Hoheitsgewässer beschlagnahmt worden sei, Anspruch auf die Anwendung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom selben Jahre habe.

Es sei indes ein allgemeiner juristischer Grundsatz, daß Gesetze keine rückwirkende Kraft hätten, und ebenso sei es völkerrechtliches Grundprinzip, daß feindliche Schiffe zur Kriegszeit beschlagnahmt werden könnten. Die Kaiserliche Verordnung, welche eine Ausnahme von der Aufbringung nur für eine gewisse Frist und nur für eine bestimmte Art von Schiffen aufstelle, müsse auf das strengste ausgelegt werden, und es sei unzulässig, sie analog anzuwenden. Daher sei es unhaltbar, diese Verordnung, welche mit dem Tage der Veröffentlichung, dem 9. Februar, in Kraft zu treten bestimmt sei, für einen Fall anzuziehen, der zwei Tage vor diesem Zeitpunkt liege.

Nach dem Gesagten seien die weiteren Erörterungen darüber, daß das Schiff der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft unterstehe usw., die darauf hinausgingen, daß das Schiff ein Regierungsschiff sei und als solches die Vergünstigung eines gewöhnlichen Handelsschiffs nicht beanspruchen könne, für die Reklamation unwesentlich, und es erübrige sich, darauf einzugehen.

3. Der Reklamant mache geltend, daß das zur Verhandlung stehende Schiff Postsachen an Bord gehabt habe, und daher nach Ansicht der völkerrechtlichen Wissenschaft freizugeben sei. Dem sei jedoch entgegenzuhalten, daß verschieden von Fällen neutraler Schiffe, für welche besondere Verträge vorlägen, bei feindlichen Schiffen, welche Post an Bord hätten, nur diese Postsachen nicht beschlagnahmt würden. Für Freigabe der feindlichen Schiffe selbst und der übrigen Ladung bestehe indes nicht der geringste Grund.

4. Mit diesem Punkte stimme der Staatsanwalt überein, so daß derselbe keiner Beantwortung bedürfe.

5. Dieser Punkt erörtere nur etwas, was der Reklamant für bedauerlich, nicht aber für rechtswidrig halte, und bedürfe daher gleichfalls keiner Erwiderung.

6. Der Reklamant bringe vor, weil die Angehörigen des feindlichen Staats erst durch die Veröffentlichung der Kriegserklärung von dem Kriegszustand erführen, sei eine Beschlagnahme vor Veröffentlichung dieser Erklärung unzulässig.

Dies sei indes nicht zutreffend, da bei Beschlagnahme feindlicher Schiffe die Unkenntnis der feindlichen Staatsangehörigen von dem Kriegszustand für die Rechtmäßigkeit der Beschlagnahme unerheblich sei.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Punkt 1 der Berufung besagt, der Kriegszustand beginne erst mit dem tatsächlichen Kampf. Da der tatsächliche Kampf zwischen Japan und Rußland seinen Anfang erst am 8. Februar 1904 genommen habe, so hätte der zur Verhandlung stehende Dampfer nicht beschlagnahmt werden dürfen.

Es wird indes allgemein angenommen, daß der Kriegszustand nicht mit dem Augenblick, wo die feindlichen Mächte das erste Kanonenfeuer auswechseln, beginnt, sondern mit dem Zeitpunkt, wo die Absicht, Krieg zu eröffnen, in irgend einer Weise manifestiert wird. Es steht daher außer Zweifel, daß mit dem Zeitpunkt, wo die Kriegsabsicht in die Verwirklichung tritt, eine Erklärung über die Kriegseröffnung erlassen oder übersandt wird, oder dergl., der Kriegszustand seinen Anfang nimmt. Weil nun die Kriegsabsicht bereits, ehe Japan und Rußland am 8. Februar 1904 bei Port Arthur Kanonenfeuer auswechselten, schon am 6. Februar manifestiert wurde, so fällt der 7. Februar bereits in die Zeit nach Beginn des Kriegszustands. Daher ist die Behauptung des Reklamanten, daß der Zeitpunkt des Beginns des Kriegszustands der 8. Februar sei, unbegründet.

In Punkt 2 der Berufung wird gesagt, es sei vom Reklamanten geltend gemacht worden, daß dem zur Verhandlung stehenden Schiff auf Grund der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 Befreiung von der Beschlagnahme zukomme. Das Gericht erster Instanz habe aber die Ansicht aufgestellt, daß diese Kaiserliche Verordnung erst vom Tage der Veröffentlichung in Kraft getreten sei und keine rückwirkende Kraft besitze. Auch könne sie nur für unverfängliche Handelsschiffe in Betracht kommen und auf das zur Verhandlung stehende Schiff nicht angewandt werden, da dasselbe der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehöre und im Kriegsfall für den Gebrauch der russischen Regierung und der russischen Kriegsmacht zur Verfügung

zu stellen sei. Die daraufhin ergangene Entscheidung, daß die Beschlagnahme rechtmäßig sei, sei unzutreffend.

Wenn man aber den Charakter der Schiffe, welche der ostchinesischer Eisenbahngesellschaft gehören, einer Untersuchung unterwirft, so kann man nur zu der Ansicht kommen, daß sie Staatsdampfer sind, welche der russischen Regierung gehören. Denn die leitenden Personen in der Schiffahrtsabteilung dieser Gesellschaft sind Marineoffiziere und andere Beamte; die zurzeit in Wladiwostok befindlichen Leiter sind ein Korvettenkapitän und ein Spezialbeamter des Finanzministeriums. Wenn man ferner in der vom russischen Verkehrsministerium im Jahre 1902 herausgegebenen Statistik über die Flußschiffe im asiatischen Rußland den Teil betreffend die das Amurwassergebiet befahrenden Schiffe prüft, so findet man als Gesamtzahl für Dampfer: 163, für andere Schiffe: 198. Darunter sind 45 Dampfer und 66 andere Schiffe als Regierungsfahrzeuge bezeichnet. Wenn man daneben aber die einzelnen Eigentümer der Dampfer und anderen Schiffe betrachtet, so findet man, daß, wenn man nicht die der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen 19 Dampfer und 60 anderen Schiffe mit unter die Regierungsschiffe rechnet, die oben für diese genannte Gesamtzahl nicht erreicht werden kann. Wenn man des weiteren die Tatsache mit in Erwägung zieht, daß der bei den nordchinesischen Wirren im Jahre 1900 von der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft erlittene Schaden nicht für russische Staatsangehörige, sondern für den Staat reklamiert wurde, so kann man nur zu der Überzeugung kommen, daß die Schiffe, welche, wie das zur Verhandlung stehende, der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft unterstehen, tatsächlich der russischen Regierung gehörige Schiffe sind.

Oberflächlich betrachtet, bezieht sich die von der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 bestimmte Befreiung von der Beschlagnahme auf russische Handelsschiffe schlechthin. Wenn man aber auf den letzten Grund für den Erlaß dieser Verordnung zurückgeht, so will sie solche Handelsschiffe russischer privater Individuen vor der Härte der Beschlagnahme schützen, welche zu Anfang des Krieges von demselben keine Kenntnis hatten, und in einem japanischen Hafen lagen oder vor Inkrafttreten der genannten Kaiserlichen Verordnung von einem ausländischen Hafen nach einem japanischen Hafen abgefahren waren. Unfraglich ist aber die Vergünstigung der Verordnung auf Schiffe, die im Eigentum der Regierung stehen, nicht auszudehnen. Wenn man daher auch, wie der Reklamant geltend macht, die Ansicht des Gerichts erster Instanz, daß die Kaiserliche Verordnung keine Rückwirkung auf die Zeit vor ihrem Inkrafttreten habe, als unrichtig bezeichnen will, so trifft doch andererseits aus den oben ausgeführten Gründen die Berufungsbegründung gleichfalls nicht zu.

Punkt 3 der Berufung macht geltend, daß nach den fort-

geschrittenen Prinzipien der Wissenschaft und des Völkerrechts das zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben sei, weil es zur Zeit der Aufbringung Post an Bord geführt habe. Diese Behauptung ist jedoch nicht zutreffend, da weder das bestehende Völkerrecht noch auch die japanischen Bestimmungen die Befreiung eines feindlichen Schiffes aus dem Grunde, daß es Post an Bord führt, anerkennt.

Im Punkt 5 behauptet der Reklamant, da die Aufbringung des genannten Schiffes in koreanischem Gebietsgewässer erfolgt sei, so sei es ein für die Entscheidung wichtiger Punkt, festzustellen, ob Korea ein neutraler oder verbündeter Staat sei. Es sei bedauerlich, daß das Gericht erster Instanz darüber nicht entschieden habe.

Da aber Korea von Anfang an für den Krieg zwischen Rußland und Japan zu der Landung der japanischen Truppen in koreanischem Gebiet und dem Passieren derselben seine Zustimmung gegeben hat, sich der Krieg auch anfänglich innerhalb des Hoheitsgebiets von Korea abgespielt hat, so kann Korea nicht als neutral im gewöhnlichen Sinne des Worts erachtet werden. Daher ist dieser Punkt der Berufung unbegründet.

Im Punkt 6 macht der Reklamant geltend, daß die feindlichen Staatsangehörigen erst durch die Bekanntmachung der Kriegserklärung von der Kriegseröffnung Kenntnis erhielten und daß daher das zur Verhandlung stehende Schiff, welches vor der Bekanntmachung der Kriegserklärung aufgebracht worden sei, nicht für gute Prise erklärt werden könne.

Wenn aber einmal der Krieg eröffnet ist, so kann jede Partei, gleichgültig ob die Angehörigen der Gegenpartei von der Kriegseröffnung wissen oder nicht, nach Ansicht des geltenden Völkerrechts sein Beschlagnahmerecht ausüben. Daher ist auch dieser Punkt der Berufung unhaltbar.

In Punkt 4 der Berufung äußert der Reklamant, daß das dem Schiff gehörige Geld das Schicksal des Schiffes teile und daher, wenn dieses freigegeben werde, gleichfalls freizugeben sei. Da aber die Aufbringung des Schiffes, wie oben an den einzelnen Berufungspunkten dargetan, rechtmäßig ist, so ist auch kein Grund vorhanden, das von der Aufbringung betroffene Geld freizugeben.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. April 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die russisch-ostasiatische Dampfergesellschaft in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Generaldirektor Benislawski.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku Kagacho Nr. 10.

In Sachen der Beschlagnahme des russischen Dampfers „Manchuria" und seiner Ladung wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Manchuria" und die in dem beigefügten Verzeichnis unter Nr. 1 bis 6, 8 bis 94, 96, 98 bis 207, 210 bis 246 aufgeführten Güter werden eingezogen. Die unter Nr. 7, 95, 97, 208 und 209 aufgeführten Güter werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Manchuria" steht im Eigentum der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft, sein Heimatshafen ist St. Petersburg in Rußland, er führt die russische Handelsflagge und dient zum Passagier- und Gütertransport. Auf der im November 1903 von St. Petersburg aus angetretenen Reise nach Port Arthur wurde er am 9. Februar 1904, 9 Uhr vormittags, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" mit seiner Ladung aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und Bescheinigung des Vertreters des Kommandanten der „Tatsuta", Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 1. Offiziers O. Tampio, das Schiffszertifikat, das Logbuch, das Ladungsverzeichnis und das Privatschiffsjournal des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters des Reklamanten sind folgende:

1. Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei zwar russischer Nationalität und stehe im Eigentum der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft, aber die meisten Teilhaber seien Dänen. Daher sei der Dampfer freizugeben.

2. Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei am 9. Februar, also vor Veröffentlichung der japanischen Kriegserklärung, aufgebracht worden. Da eine vor Veröffentlichung der Kriegserklärung vorgenommene Beschlagnahme unrechtmäßig sei, so müsse der Dampfer freigegeben werden.

3. Nach dem Sinne der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 müsse der zur Verhandlung stehende Dampfer freigegeben werden.

4. Da der Dampfer freizugeben sei, so müsse auch seine Ladung freigegeben werden. Auch wenn der Dampfer nicht freigegeben werden sollte, so seien doch die in dem Verzeichnis unter Nr. 2, 212 bis 225 aufgeführten Güter bei neutralen Staatsangehörigen versichert und müßten wegen der Rechte dieser freigegeben werden.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da die Behauptungen des Prozeßvertreters sämtlich unbegründet seien, so müsse das zur Verhandlung stehende Schiff eingezogen werden.

Da die unter Nr. 7, 95 und 97 des Verzeichnisses aufgeführten Güter nicht feindlich seien, so seien sie freizugeben.

Die unter Nr. 208 und 209 verzeichneten Güter stünden im Eigentum von Missionen, seien keine feindlichen Güter und müßten deshalb freigegeben werden.

Das Gericht ist der folgenden Ansicht:

Nach dem Völkerrecht kann ein feindliches Schiff, weil der größte Teil des Eigentumsrechts an demselben neutralen Staatsangehörigen zusteht, der Beschlagnahme nicht entgehen.[1] Wenn daher auch der größte Teil der Aktien der Gesellschaft, welcher das zur Verhandlung stehende Schiff gehört, in Händen dänischer Staatsangehöriger ist, so kann damit die Freigabe des Schiffes nicht begründet werden.

Nachdem am 6. Februar zwischen Japan und Rußland der Kriegszustand eingetreten war, konnten die beiden Staaten, obwohl keine Kriegserklärung veröffentlicht war, ihre Kriegsrechte ausüben.[2] Die am 9. Februar vorgenommene Beschlagnahme ist daher rechtmäßig.

Aus diesen Gründen müssen die Behauptungen des Vertreters der Reklamation in Punkt 1, 2 und eingangs 4 für unbegründet erachtet werden.

Es bedarf keiner Erörterung, daß die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[3]) auf Schiffe, welche von feindlichem Gebiet nach feindlichem Gebiet fahren, keine Anwendung finden kann. Daher ist auch Punkt 3 der Berufung unhaltbar.

Da ferner das Recht an einer Prise nach dem Völkerrecht ein absolutes ist, welches keinerlei andere Rechtsansprüche neben sich anerkennt, so entbehrt auch die zweite Hälfte des Punktes 4 der Begründung.

Die unter Nr. 7, 95 und 97 des Verzeichnisses aufgeführten Güter können indessen nicht als feindliche Güter angesehen werden und sind freizugeben.

Die Güter unter Nr. 208 und 209 können nach dem völkerrechtlich anerkannten Prinzip der Unverletzlichkeit religiöser Institute, weil sie für eine im feindlichen Gebiet tätige dänische Missionsgesellschaft und

[1]) V. Ziffer 3 und § 35. — [2]) V. § 1. — [3]) I.

für den täglichen Gebrauch ihrer Missionare bestimmt sind, nicht eingezogen werden.

Außerdem sind die unter Nr. 209 verzeichneten Güter auch aus dem Grunde freizugeben, weil sie für eine nur vorübergehend[4]) im Feindesland aufenthältliche neutrale Person bestimmt sind.

Die übrigen Güter sind erwiesenermaßen feindliche[5]) und müssen demnach eingezogen werden.[6])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Ladungsverzeichnis des Dampfers „Manchuria".

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
			St. Petersburg:	Wladiwostok:
1	Lampen und Gläser	26 Kisten	J. J. Abolink	Ussurische Bahnverwaltung
2	Papier	286 Ballen	Paul Forostowski	Order
3	Thermometer . . .	1 Kiste	Wassidlo & Co.	Haf. v. Wladiwostok
4	Kontor-Formulare .	3 Kisten	Ko. Singer	Ko. Singer
5	Nähmaschinenöl . .	1 Faß	„	„
6	Ölkannen u. Gummiringe	1 Kiste	„	„
7	Eisenbahnkarten . .	1 Kiste	A. A. Ilin	G. Li, Kais. Chin. Handelsagent
8	Nahrungs-Konserven für Truppen . .	314 Kisten	I. Ismailowskisch. Proviantamt	Bezirks-Intend. d. Amur. Armee-Bez.
9	Nahrungs-Konserven für Truppen . .	314 Kisten	2. „	„
10	Feuerpumpen mit Zubehör . . .	3 Kolli	St. Petersburger Artillerie-Depot	Artillerie-Depot
11	Eisen- u. Gasröhren	5 Kolli	„	„
12	Telegraphen-Materialien	4 Kisten	Elektr. Abt. des Ing.-Departements	Chef-Ingenieur der Wladiwostok-Fest.
13	Streichhölzer . . .	50 „	W. A. Lapschin	Order
14	„	200 „	„	„
15	„	150 „	„	„
16	„	50 „	„	„
17	Seife	150 „	A. M. Dschukoff	„

[4]) V. — [5]) V. §§ 8, 3 und 4. — [6]) V.

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
			St. Petersburg:	Wladiwostok:
18	Kosmetische Waren	6 Kisten	St. Petersburger Chem. Laborator.	E. Sawarsinoi
19	Apotheker-Waren .	30 „	Schtol & Schmidt	See-Hospital
20	Grüne Seife . . .	5 Faß	„ „	„
21	Elektr. Batterien für Minen	12 Kolli	Elektr. Abteilung d. Ing.-Departmts.	Chef-Ingenieur der Fest. Wladiwostok
22	Telegr. Artikel . .	135 „	Haupt-Ing.-Depot	Ingen.-Verwalt. der Fest. Wladiwostok
23	Sprengstoffe . . .	14 „	„	„
24	Telegr. Materialien .	„	„	„
25	Eisendraht	23 „	„	„
26	Frachtbriefe . . .	24 Kisten	Haupt-Verwaltung d. Ussurisch. Bahn	Ussurische Bahn-Verwaltung
27	Kettenteile	1 Kiste	„	„
28	Brückenbogen . .	3 Kolli	„	„
29	Brückenbaumaterial .	12 „	„	„
30	Papier	10 Ballen	P. S. Andruff	Order
31	„	42 „	„	„
32	„	14 „	„	„
33	Roste	464 Kolli	A. E. Stelp	„
34	Eisen und Stahl . .	842 „	„	„
35	Eiserne Klammern .	3 „	„	„
36	Eisen und Stahl . .	584 „	„	„
37	Eiserne Röhren . .	520 „	„	„
38	Werg	16 „	„	„
39	„	10 „	„	„
40	Ziegelsteine . . .	76 „	„	„
41	Werg	31 „	„	„
42	Packungen u. Segeltuch	6 „	„	„
43	Ziegelsteine . . .	2600 Stück	„	„
44	Segeltuch	14 Kolli	„	„
45	Leder	2 „	„	„
46	Zement	1 „	„	„
47	Schiffstau	6 „	„	„
48	Instrumente . . .	3 „	„	„
49	Thermometer . . .	3 „	„	„
50	Leitungsdraht . .	1 „	„	„
51	Granaten	145 Stück	„	„
52	Gerät	2 Kolli	„	„
53	„	1 „	„	„
54	Granatenhülsen aus Messing	269 „	„	„
55	Granatenhülsen aus Messing	40 „	„	„
56	Gerät	2 „	„	„
57	Springfedern . . .	1 „	„	„

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
			St. Petersburg:	Wladiwostok:
58	Gerät	3 Kolli	A. E. Stelp	Order
59	Messing-Granathülsen	200 „	„	„
60	Hülsen u. Zinkkasten	141 „	„	„
61	Eiserne Kasten . .	28 „	„	„
62	Messing-Hülsen . .	100 „	„	„
63	Soda	26 „	„	„
64	„	17 „	„	„
65	„	101 „	„	„
66	„	25 „	„	„
67	Salzgehaltmesser .	1 „	„	„
68	Webwaren usw. . .	3 „	„	„
69	Kabel	2 „	„	„
70	Springfedern . . .	1 „	„	„
71	Telegraphendraht u. Elemente . . .	6 „	„	„
72	Elemente, Gläser u. Gummiringe für Minen	2 „	„	„
73	Granaten u. Sprengstoff	1308 „	„	„
74	Granaten, Schießpulver und anderes	2 „	„	„
75	Kitt	1 „	„	„
76	Soda	23 „	„	„
77	Spiritus	53 „	„	„
78	Pulver	129 „	„	„
79	Patronenhülsen, Zünder und Pulver	218 „	„	„
80	Destillierapparate .	4 „	„	„
			St. Petersburg:	Dalni:
81	Papier	135 „	Verwaltung der chin. Eisenbahn	Verwaltung der chin. Eisenbahn
82	Pappe	20 „	„	„
83	Krankenkleider . .	6 „	„	„
84	Seife	15 „	„	„
85	„	15 „	„	„
86	„	15 „	„	„
87	„	20 „	„	„
88	Zündhölzer . . .	200 „	W. A. Lapschin	„
				Port Arthur:
89	Glühlampen mit Zubehör	84 „	E. Tilmans & Co.	Order
90	Billards u. zugehörige Schiefertafeln . .	6 „	„	„
91	Blechmaschinen und Zubehör	1 „	Gronmeyer & Trautscholt	Meyer

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
			St. Petersburg:	Port Arthur:
92	Klosetts	14 Kolli	F. San Galli	Suworoff
93	Gußeiserne Säulen .	1 „	„	„
94	Offiziers-Säbel . .	2 „	P. E. Semenoff	Magazin der Offiziers-Vereinigung
95	Geogr. Karten . .	2 „	A. Ilin	Tue Jin Fan, Hankow
96	Eisenbahnkarten . .	1 „	„	Lin, Dolmetscher, Ing. der chin. Bahn Charbin
97	„ . .	2 „	„	H. Si, Shanghai
98	Thermometer . . .	1 „	Wossidlo & Co.	Haf. v. Port Arthur
99	Billards u. zugehörige Schiefertafeln . .	3 „	A. Freiberg	Order
100	Kosmetische Waren	23 „	St. Petersburger chem. Laboratorium	Magazin der Offiziers-Vereinigung, Kwantung
101	Bücher	3 „	Co. M. O. Wolf	K. A. Smoloff
102	„	1 „	„	„
103	Seife	50 „	A. M. Dschukoff	Order
104	„	100 „	„	„
105	„	25 „	„	„
106	Zigarettenhülsen . .	256 „	J. D. Dunajewsky	J. D. Dunajeswky
107	Nautisch. Instrumente und Kompasse .	6 „	Hauptverwalt. der Hydogr. Abteilg.	Direkt. d. Leuchttürme u. Hafenamt
108	Zubehör f. Geschütze	1 „	St. Petersburger Artillerie-Depot	Kwantunger Festungsartillerie
109	Konserven	4167 „	1. Ismail. Verproviantier.-Magazin	Intendant d. Kwantung-Gebiets
110	„	4167 „	„	„
111	Petroleummotore .	6 Stück	A. A. Elisejeff	A. A. Elisejeff
112	Zündhölzer . . .	30 Kolli	W. A. Lapschin	Order
113	„ . . .	50 „	„	„
114	„ . . .	50 „	„	„
115	„ . . .	50 „	„	„
116	„ . . .	50 „	„	„
117	„ . . .	100 „	„	„
118	Gußeiserne Wasserleitungsröhren . .	693 Stück	E. Tilmans	E. Tilmans
119	Rund-Messing . .	4 Kolli	A. E. Stelp	Order
120	Eisenroste	60 Stück	„	„
121	„	51 „	„	„
122	„	213 „	„	„
123	Ankerketten . . .	2 „	„	„
124	Röhren	100 „	„	„
125	Stahl	5 Kolli	„	„
126	Kohlenbehälter . .	278 Stück	„	„
127	Eiserne Ketten . .	2 „	„	„

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
			St. Petersburg:	Port Arthur:
128	Scheiben und Klammern	3 Kolli	A. E. Stelp	Order
129	Webwaren	9 „	„	„
130	Soda	4 „	„	„
131	Draht	9 „	„	„
132	Ballon und Zubehör	54 „	„	„
133	Eiserne Klammern u. Haken	1 „	„	„
134	Eisenstäbe für Schiffe	5 „	„	„
135	Schläuche	2 „	„	„
136	Geschirr usw. . .	17 „	„	„
137	Röhren	6 „	„	„
138	Lumpen	206 „	„	„
139	Senkbleie	1 „	„	„
140	Kleider	1 „	„	„
141	Bindfaden	3 „	„	„
142	Schaufeln	15 „	„	„
143	Kirchengeräte . .	1 „	„	„
144	Bolzen	1 „	„	„
145	Werg	33 „	„	„
146	Papier	1 „	„	„
147	Leder	1 „	„	„
148	Geschirr	3 „	„	„
149	Kalk	1 „	„	„
150	Röhren	4 „	„	„
151	Wasserdichte Mäntel	4 „	„	„
152	Schrauben	2 „	„	„
153	Springfedern . . .	1 „	„	„
154	Spiegel	1 „	„	„
155	Kragen und Manschetten	1 „	„	„
156	Elekt. Zubehör . .	1 „	„	„
157	Maschinenpackungen	1 „	„	„
158	Zylinder	1 „	„	„
159	Talg	3 „	„	„
160	Dampfpumpen . .	4 „	„	„
161	Bilderrahmen . . .	6 „	„	„
162	Papier, Schrauben usw.	8 „	„	„
163	Trossen	1 „	„	„
164	Platten für Röhren .	1 „	„	„
165	Matrosen-Anzüge .	7 „	„	„
166	Trossen	11 „	„	„
167	Maschinenöl . . .	278 Faß	„	„
168	Leder für Kragen .	1 Kolli	„	„
169	Schiffs-Laternen und anderes	34 „	„	„

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
			St. Petersburg:	Port Arthur:
170	Kupferröhren . . .	65 Kolli	A. E. Stelp	Order
171	Gelenkschäfte . .	4 „	„	„
172	Maschinenöl . . .	151 Faß	„	„
173	Spucknäpfe . . .	1 Kolli	„	„
174	Wagen	7 „	„	„
175	Lichte	34 „	„	„
176	Seife	37 „	„	„
177	Schläuche	6 „	„	„
178	Soda	5 „	„	„
179	Schrauben	1 „	„	„
180	Maschinenöl . . .	46 „	„	„
181	Talg	66 „	„	„
182	„	76 „	„	„
183	Diverses Geschirr .	10 „	„	„
184	Kupferröhren . . .	21 „	„	„
185	Zylinder- und Ventilklappen	1 „	„	„
186	Schotten-Verschlüsse	2 „	„	„
187	Raketen-Bojen . .	8 „	„	„
188	Kupferne Kessel .	6 „	„	„
189	Webwaren	2 „	„	„
190	Asbest	39 „	„	„
191	Wagen, Thermometer usw.	5 „	„	„
192	Spiritus	52 „	„	„
193	Kautschukringe . .	1 „	„	„
194	Schiffsbetten . . .	3 „	„	„
195	Elektr. Zubehör . .	19 „	„	„
196	Schießbaumwolle .	1 „	„	„
197	Kautschukringe . .	1 „	„	„
198	Kautschukringe und anderes	1 „	„	„
199	Schlüssel u. anderes	4 „	„	„
200	Verschlussklappen für Schiffstüren, aus Messing und Gußeisen	4 „	„	„
201	Elektr. Leitungsdraht	6 „	„	„
202	Raketen	21 „	„	„
203	Zinkblech	3 „	„	„
204	Ruderschrauben . .	1 „	„	„
205	Rumkorff'sche Spiralen	7 „	„	„
206	Schiffsmaschinenöl .	21 Faß	Akt. Sels. Det Ostasiatiske Komp., Kopenhagen	The East Asiatic Company Ltd.
207	Maschinenteile . .	21 Kolli	Mekaniske Verkstad, Stockholm	Kunst & Albers

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
			St. Petersburg:	Port Arthur:
208	Verschiedenes . .	1 Kiste	J. Olesen, Kopenhagen	Danish Lutheran Mission
209	Betten und verschiedenes	2 Kolli	The Danish Mission Society, Kopenhagen	Kathrine Nielsen
210	Muster	1 „	Akt.-Sels. Det Ostasiatiske Komp., Kopenhagen	Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni
211	Reis	8 Sack	„	„
			Colombo:	Dalni:
212	Schwarzer Tee . .	1042 Kolli	A. Koosenetzoff & Co.	A. Koosenetzoff & Co.
213	„ „ . .	520 „	„	„
214	„ „ . .	99 „(1/2)	Finlay Muir & Co.	Order
			Colombo:	Moskau: via Dalni,
215	„ „ . .	58 „	Peek Bros. & Winch	Ltd. D. D. Groreebnikoff
216	„ „ . .	75 „	Theodor & Rawlin	Order
217	Tee	79 „	Stcherbatchoff, Tschokoff & Co.	„
218	„	202 „	„	„
			Colombo:	Tschelgabinsk via Dalni:
219	„	559 „	Molchanoff, Pechatnoff & Co.	Order
220	Ceylon-Tee . . .	336 „	Stcherbatchoff, Tschokoff & Co.	„
221	„ „ . . .	375 „	„	„
			Colombo:	Moskau via Dalni:
222	Tee	596 „	Rodewald & Heath	Order
223	Ceylon-Tee . . .	613 „	Stcherbatchoff, Tschokoff & Co.	„
224	Tee	513 „	Rodewald & Heath	„
225	Ceylon-Tee . . .	299 „	Stcherbatchoff, Tschokoff & Co.	„
226	Bolzen und Platten aus Eisen . . .	303 „	F. L. Smidt & Co., Kopenhagen	„
			Honkong:	Dalni für Order Wladiwostok:
227	Zünder	1 „	Butterfield & Swire	Clarkson & Co.
228	Reis	200 Sack	On Wo Tai	Yee Tai
229	„	307 „	Yue We Loong	Hu Young Sang
			Honkong:	Dalni:
230	Seidenwaren . . .	8 „	Tsun Tai	Wing Kee
231	Silberwaren . . .	1 Kollo	Wo Cheong Loong	Kwong Lee Yuen
„	Wollendecken . .	1 „	„	„

Nr.	Art und Inhalt	Anzahl	Verlader	Empfänger
232	Kleider	1 Kollo	Honkong: On Wo Tai	Dalni: Tak Wo & Co.
233	Rum	30 Faß	Honkong: China Sugar Refining Cy. Ltd.	Port Arthur: Ginsburg & Co.
234	Spirituosen . . .	6 Krüge	Lee Yuen Cheung	Yun Cheung Chun
235	Gesalzene Fische .	1 Kollo	„	„
236	Biskuits	1 „	„	„
237	Papier, getrocknete Waren, Tabak usw.	4 Kolli	„	„
238	Räucherkerzen . .	5 „	„	„
239	Räucherblumen . .	1 „	„	„
240	Gesalzene Gemüse .	2 „	„	„
241	Essig	2 Krüge	„	„
242	Feuerwerk	1 Kollo	„	„
243	Papierwaren . . .	1 „	„	„
244	Taschentücher, Zigaretten usw. . . .	1 „	„	„
245	Brauner Zucker . .	2 Kolli	„	„
246	Schwarzer Pfeffer .	5 Sack	Singapore: Stcherbatchoff, Tschokoff & Co.	Wladiwostok: Order

Reklamant: Russisch-ostasiatische Dampfergesellschaft in St. Petersburg, vertreten durch den Generaldirektor Benislawski.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 10.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen des am 9. Februar 1904, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmten russischen Dampfers „Manchuria" und dessen Ladung auf Einziehung des Dampfers und der in dem, dem Urteil beigefügten, Ladungsverzeichnis unter Nr. 1 bis 6, 8 bis 94, 98 bis 207, 210 bis 246, aufgeführten Güter und auf Freilassung der unter Nr. 7, 95, 97, 208 und 209 aufgeführten Güter entschieden.

Gegen dieses Urteil hat der Rechtsanwalt Nagashima Washitaro als Prozeßvertreter der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft, vertreten durch den Generaldirektor Benislawski, die Berufung eingelegt, welche von dem Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Prozeßvertreters des Reklamanten, Nagashima Washitaro, sind folgende:

1. Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei zwar russischer Nationalität und stehe im Eigentum der russisch-ostasiatischen Dampfer-

gesellschaft, aber die meisten Teilhaber dieser Gesellschaft seien Dänen. Daher sei der Dampfer freizugeben.

2. Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei am 9. Februar 1904, also vor Veröffentlichung der japanischen Kriegserklärung, aufgebracht worden. Zwar träten die Staaten als solche mit dem Moment der tatsächlichen Eröffnung des Kampfes zueinander in das Verhältnis kriegführender Parteien, aber, da die privaten Angehörigen der feindlichen Staaten von dem Kriegszustand erst durch Veröffentlichung der Kriegserklärung erführen, so sei eine Beschlagnahme vor Veröffentlichung der Kriegserklärung unrechtmäßig.

3. Es sei auch im Sinne der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904, das Schiff freizugeben; denn, da das Schiff im November 1903 von St. Petersburg abgefahren und auf der Fahrt nach Port Arthur begriffen, am 9. Februar 1904, vormittags 9 Uhr, also zu einer Zeit, wo es noch keine Gelegenheit gehabt habe, von dem Kriegszustand Kenntnis zu erhalten, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur aufgebracht worden sei, so finde die genannte Kaiserliche Verordnung auf diesen Fall Anwendung.

4. Die Ladung des Dampfers müsse, soweit keine besonderen Gründe für das Gegenteil vorlägen, mit dem Dampfer freigegeben werden.

Zusatz zu Nr. 1 der Berufungsgründe:

Es sei nicht zu bestreiten, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer Eigentum der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft sei; wenn aber auch der Dampfer vom zivilrechtlichen Standpunkte aus als im Eigentum einer russischen juristischen Person stehend zu betrachten sei, so entscheide sich doch die Frage der Beschlagnahme nach völkerrechtlichen Gesichtspunkten, und da handele es sich darum zu untersuchen, welche Individuen in ihren Rechten verletzt seien. Da aber erwiesenermaßen der größte Teil der Aktien der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft in dänischen, also neutralen Händen sei, so müsse das Schiff rechtmäßigerweise freigegeben werden.

Zusatz zu Nr. 2 der Berufungsgründe:

Die von der Reklamation Nr. 5 [7]) betroffenen, in dem, dem Urteil beigefügten, Ladungsverzeichnis unter Nr. 89, 90 und 118 aufgeführten Güter seien von der in St. Petersburg ansässigen deutschen Firma Ewald Tillmanns & Co. auf dem zur Verhandlung stehenden Dampfer nach Port Arthur verschifft und auf der Reise dorthin beschlagnahmt worden. Dies gehe aus den mit dem Schiff zusammen beschlagnahmten Dokumenten hervor. Da nun Güter Angehöriger neutraler Staaten, die ihren Bestimmungsort gar nicht erreicht hätten, nicht

[7]) VI. 5f.

als feindliche betrachtet werden könnten, so müßten die bezeichneten Güter freigelassen werden.

Zusatz zu Nr. 3 der Berufungsgründe:

Da die Güter, welche unter Nr. 2 und Nr. 212 bis 222 des dem Urteil beigefügten Ladungsverzeichnisses aufgeführt seien, bei Angehörigen neutraler Staaten versichert seien, so bedeute die Nichtfreigabe derselben eine Verletzung der Rechte Neutraler. Da nun schließlich der Grad dieser Verletzung ein sehr großer sei, so müßten die Güter freigegeben werden, und es sei widerrechtlich, die Freigabe kurzerhand mit der Begründung, das Recht der Beschlagnahme sei ein absolutes, abzulehnen.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro vom Prisengericht in Sasebo sind folgende:

Der Reklamant behaupte in Punkt 1, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, wenn es auch russische Nationalität habe, dennoch freigegeben werden müsse, weil der größte Teil der Aktien der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft in dänischen Händen sei.

Es sei aber Kriegsvölkerrecht, daß ein Schiff, welches die Nationalität des feindlichen Staates besitze und unter feindlicher Flagge führe, gleichviel ob die Aktionäre zum größten Teil, ja ob sie alle Angehörige neutraler Staaten seien, als feindliches Schiff anzusehen sei. Als solches unterliege daher das zur Verhandlung stehende Schiff mit Recht der Beschlagnahme und der Einziehung.

In Punkt 2 sage der Reklamant, das zur Verhandlung stehende Schiff sei am 9. Februar 1904, also vor der Kriegserklärung, beschlagnahmt worden. Diese Beschlagnahme sei nicht zu rechtfertigen, da die privaten Individuen, wenn auch die Staaten als solche schon mit dem tatsächlichen Beginn des Kampfes in den Kriegszustand eingetreten seien, von dem Bestehen des Kriegszustandes erst durch die Veröffentlichung der Kriegserklärung erführen.

Derartige Gründe fänden aber weder in den zwischen den zivilisierten Staaten bestehenden völkerrechtlichen Gebräuchen, noch in der Wissenschaft Anerkennung. Es erübrige sich daher zu erörtern, daß ein feindliches Schiff, welches von dem Kriegszustande nichts wisse, deshalb der Aufbringung nicht entgehen könne.

In Punkt 3 mache der Reklamant geltend, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer nach dem Sinne der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 freizugeben sei, weil er zur Zeit der Beschlagnahme von dem Kriegszustand keine Kenntnis gehabt habe.

Da indes diese Kaiserliche Verordnung eine Ausnahme von dem allgemeinen kriegsvölkerrechtlichen Grundsatz darstelle, demzufolge ein kriegführender Staat die Handelsschiffe des Feindes auf offener See und in den beiderseitigen Hoheitsgewässern beschlagnahmen könne,

so müsse diese Verordnung eher eng ausgelegt werden, als auf Fälle, die der klarbestimmte Wortlaut nicht vorsehe, in Anwendung gesetzt werden. Deshalb könne der fragliche Dampfer, wenn er auch die Reise gemacht habe, ohne von dem Kriegszustand etwas zu wissen, da er nach dem als Feindesgebiet zu betrachtenden Port Arthur bestimmt gewesen sei, also zweifellos nicht unter die §§ 1 und 3 der genannten Kaiserlichen Verordnung falle, die Vergünstigung derselben nicht genießen.

In Punkt 4 erkläre der Reklamant, die Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers müsse, soweit nicht besondere Gründe vorlägen, mit dem Schiffe freigegeben werden.

Die Frage, ob die Güter Kriegskonterbande seien oder nicht, komme indes, da sie als feindliche Güter auf feindlichem Schiff befindlich anzusehen seien, gar nicht in Betracht, und ihre Einziehung sei rechtmäßig.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es unterliegt keinem Zweifel, daß das zur Verhandlung stehende Schiff als Feindesschiff anzusehen ist. Denn es führte zur Zeit der Beschlagnahme die feindliche Flagge, hatte ein feindliches Schiffszertifikat und stand im Eigentum der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft in St. Petersburg. Der Reklamant macht zwar geltend, der Dampfer sei freizulassen, weil die meisten Aktien der genannten Gesellschaft in dänischen Händen seien und somit das Recht neutraler Staatsangehöriger verletzt werden würde. Aber wenn auch der größte Teil der Aktien der Gesellschaft, welcher der fragliche Dampfer gehört, in Händen von Neutralen ist, so hat das auf die Eigenschaft des Schiffes als eines feindlichen keinen Einfluß, und Punkt 1 der Berufungsgründe nebst Zusatz können nicht anerkannt werden.

Da, wie oben ausgeführt, die Eigenschaft des Schiffes als eines feindlichen durchaus unbestreitbar ist, so konnte dasselbe mit dem Entstehen des Kriegszustands auch vor der Kriegserklärung zu Recht beschlagnahmt werden, und damit fällt Punkt 2 der Berufung hin.

Die Fahrt des zur Verhandlung stehenden Dampfers deckt sich unzweifelhaft nicht mit irgend einem Falle der §§ 1 bis 3 der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904, und die Anwendung dieser Verordnung auf Schiffe, welche, wie das in Frage stehende, von feindlichem Gebiet nach feindlichem Gebiet fahren, ist durchaus unzulässig. Deshalb ist auch der dritte Punkt der Berufungsgründe hinfällig.

Es ist völkerrechtlich anerkannt, daß, soweit das Beschlagnahmerecht in Betracht kommt, die Landeszugehörigkeit von Gütern nach dem Domizilprinzip bestimmt werden kann, und das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß diese Theorie der Logik der tatsächlichen Verhältnisse entspricht. Zugegeben, wie der Reklamant behauptet, daß die

in dem, dem Urteil des Sasebo-Prisengerichts beigefügten Ladungsverzeichnis unter Nr. 89, 90 und 118 aufgeführten Güter im Eigentum des Verschiffers, der Firma Ewald Tillmanns & Co. in St. Petersburg stehen, so sind sie, weil diese Firma völkerrechtlich als feindlich anzusehen ist, feindliche Güter; und auf feindlichem Schiff befindlich, unterliegen sie deshalb mit Recht der Aufbringung; so ist der Zusatz zum Punkt 2 der Berufungsgründe haltlos.

Was ferner die oben erwähnten, unter Nr. 2, 212 bis 222 des Verzeichnisses aufgeführten Güter angeht, so unterliegen auch sie, weil sie auf feindlichem Schiff nach feindlichem Gebiet verschifft waren, der Aufbringung. Denn wenn sie auch, wie vom Reklamanten geltend gemacht. bei neutralen Staatsangehörigen versichert sind, so entsteht doch mit einem solchen Versicherungsvertrag kein Grund für Herausgabe feindlichen Gutes und auch der Zusatz zu Punkt 3 der Berufung muß als unbegründet abgelehnt werden.

Was alle übrigen, nach dem Urteil des Sasebo-Prisengerichts einzuziehenden Güter anbetrifft, so ist, da sie auf dem zur Verhandlung stehenden feindlichen Schiff nach feindlichem Gebiet verschifft waren, die Entscheidung des genannten Urteils zu Recht bestehend und Punkt 4 der Berufungsbegründung ist zu verwerfen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 17. Januar 1905.

(Unterschriften.)

Reklamant: Frederic Ringer, dänischer Konsul in Nagasaki, wohnhaft in Nagasaki, Oura Nr. 7.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria“ wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die zur Verhandlung stehende Reklamation wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter, nämlich 3 Kisten mit Bettzeug, Büchern und verschiedenen anderen Gegenständen, sind von der christlichen Missionsgesellschaft in Kopenhagen, Dänemark, an die dänische Missionsgesellschaft in Port Arthur abgesandt und auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria“ verschifft worden. Am 30. Januar 1904 verließen sie Hongkong und wurden auf der Reise nach Port Arthur am 9. Februar desselben

Jahres, vormittags, auf der See bei Port Arthur von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" zusammen mit dem genannten Dampfer beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Reklamationsschrift, die schriftliche Aussage des Stellvertreters des Kommandanten der „Tatsuta", Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 1. Offiziers O. Tampio, das Ladungsverzeichnis und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Der Reklamant bringt vor, er erhebe die Reklamation in seiner Eigenschaft als Konsul Seiner Majestät des Königs von Dänemark. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien bestimmt für dänische Staatsangehörige in Port Arthur, seien weder Kriegskonterbande noch Vermögensstücke feindlicher Staatsangehöriger und könnten deshalb nicht eingezogen werden.

Der Reklamant ist bei dem Termin zur mündlichen Verhandlung, trotzdem ihm derselbe bekannt gegeben war, nicht erschienen.

Der Staatsanwalt sagt in den Hauptpunkten, die Reklamation sei nicht gesetzmäßig, da die Eigenschaft als Konsul nicht ohne weiteres die eines Interessenten im Sinne der Prisenordnung nach sich zöge. Was die zur Verhandlung stehenden Güter angehe, so seien sie alle für die dänische Missionsgesellschaft bestimmte Bücher und Gegenstände des täglichen Gebrauchs, die keine Kriegskonterbande darstellten, sondern lediglich als Gegenstände, die religiösen Zwecken zugute kämen, anzusehen seien. Ihre Freigabe entspreche daher dem Gedanken des Schutzes religiöser Bestrebungen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach § 16, Abs. 2 der Prisengerichtsordnung[1]) ist eine wesentliche Bedingung für die Erhebung einer Reklamation, das Vorhandensein rechtlichen Interesses. Der Reklamant hat jedoch mit Bezug auf die zur Verhandlung stehenden Güter keinerlei Interesse nachgewiesen. Wenn er lediglich auf Grund seiner Eigenschaft als dänischer Konsul im Interesse seiner Schutzgenossen reklamiert, so kann ihm weder die Eigenschaft eines Reklamanten noch auch die des Stellvertreters eines solchen zuerkannt werden. Der Reklamant hat aber nicht bewiesen, daß er von den Interessenten irgendwelche Reklamationsvollmachten erhalten hat, und es ist daher anzunehmen, daß er nicht imstande gewesen ist, die nach § 17, Abs. 2 der Prisengerichtsordnung vorgeschriebene Vollmacht beizubringen. Daher ist die zur Verhandlung stehende Reklamation nicht gesetzmäßig.

Da die Reklamation schon an und für sich den gesetzlichen Vorschriften nicht entspricht, so muß sie abgewiesen werden, ohne daß

---

[1]) IV.

über die weiteren Anführungen des Reklamanten Entscheidung getroffen werden kann.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Filiale der Firma Jardine Matheson & Co., Hauptagentur der China Sugar Refining Company, vertreten durch ihren Prokuristen, den englischen Staatsangehörigen Reginald Walter Heysham Wood.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria“ wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Manchuria“ verladenen 30 Fässer Rum werder eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 30 Fässer Rum wurden auf Bestellung der russischen Firma Ginsburg & Co. in Port Arthur von der engl. offenen Handelsgesellschaft Jardine, Matheson & Co. in Hongkong am 30. Januar 1904 auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria“ verschifft und auf demselben an die Firma Ginsburg & Co. abgeschickt. Am 9. Februar desselben Jahres, vormittags, wurden dieselben auf der Reise nach Port Arthur in den dortigen Gewässern zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta“ beschlagnahmt.

Diese Tatsachen sind nicht nur von dem Reklamanten anerkannt, sondern sie werden auch bewiesen durch die schriftliche Aussage des Vertreters des Kommandanten der „Tatsuta“, des Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Verhandlungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 1. Offiziers O. Tampio, das Ladungsverzeichnis und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Der Reklamant bringt in der Hauptsache vor, daß die zur Verhandlung stehenden Fässer Rum freilich auf Bestellung des Empfängers Ginsburg abgesandt worden seien, daß aber vermöge der getroffenen

---

[2]) Über die reklamierten Gegenstände ist entschieden in VI 5a.

Vereinbarung, daß der Kaufpreis für dieselben erst nach ihrer Landung in Port Arthur gezahlt werden solle, die Waren, solange sie nicht in die Hände des Empfängers gelangt seien, noch im Eigentum der Absender, der China Sugar Refining Company stünden und deshalb freizugeben seien.

Der Staatsanwalt macht dagegen geltend, daß das Eigentum an den zur Verhandlung stehenden Gütern nicht als dem Reklamanten zustehend erachtet werden könne, daß dieselben daher als Eigentum des dem feindlichen Staat angehörigen Empfängers für gute Prise zu erklären seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist ein allgemein anerkannter Rechtsgrundsatz, daß das Eigentum an Handelswaren, welche auf Bestellung versandt werden, gleichviel ob der Kaufpreis zur Zeit der Versendung schon bezahlt ist oder nicht, mangels einer besonderen Abmachung mit der Zeit der Absendung auf den Empfänger übergeht. Da aber die zur Verhandlung stehenden 30 Fässer Rum auf Bestellung an die russische Firma Ginsburg & Co. in Port Arthur versandt worden sind, und da der Reklamant bezüglich des Zeitpunkts des Eigentumsübergangs keinerlei gegenteilige Beweise hat beibringen können, so ist es billig anzunehmen, daß das Eigentumsrecht an den genannten Gütern zur Zeit der Beschlagnahme auf die russische Firma übergegangen war.

Da nun diese der russischen Firma gehörigen Güter auf einem russischen Schiff verladen worden sind, so sind sie als feindliche Güter auf feindlichem Schiff für gute Prise zu erklären[1]) und einzuziehen.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der deutsche Reichsangehörige A. Gese, Prokurist der Firma Kunst & Albers in Nagasaki, Oura Nr. 9.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Manchuria" verladenen 14 Kisten Maschinenteile werden eingezogen.

---

[1]) V. §§ 8, 3 und 4. — [2]) § 40.

Die Reklamation bezüglich der Fracht für die genannten Güter wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 14 Kisten Maschinenteile sind von der Mekaniska Verkstad in Stockholm, Schweden, mit Bestimmung für die deutsche Kommanditgesellschaft Kunst & Albers in Port Arthur auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria“ verschifft und abgesandt worden. Auf dieser Reise wurden sie am 7. Februar vormittags von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta“ zusammen mit dem genannten Dampfer auf der Höhe von Port Arthur mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Reklamationsschrift, die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten des beschlagnehmenden Kriegsschiffs, Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl, des 1. Offiziers O. Tampio, das Ladungsverzeichnis und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte des Reklamanten sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter stünden im Eigentum der Empfänger Kunst & Albers, einer deutschen Firma. Die Güter seien vor Eröffnung des Kriegs verschifft. Sie müßten daher als neutrale Güter behandelt und freigegeben werden. Ferner beantrage der Reklamant Ersatz von 311.80 Yen Frachtkosten für die genannten Güter.

Zur mündlichen Verhandlung ist der Reklamant trotz erhaltener Ladung nicht erschienen.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da die Anführungen des Reklamanten sämtlich unbegründet seien, so müßten die zur Verhandlung stehenden Güter als feindliche Güter auf feindlichem Schiff eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist ein allgemeiner Grundsatz, daß die Frage, ob Güter feindlich sind oder nicht, sich ungeachtet der Nationalität des Eigentümers nach dessen gegenwärtigem Wohnsitz entscheidet.[1]) Obwohl demnach der Empfänger, die Firma Kunst & Albers, eine deutsche Kommanditgesellschaft ist, müssen doch die ihr gehörigen, zur Verhandlung stehenden Güter, weil sie ein Handelsgeschäft in dem feindlichen Port Arthur hat, für feindliche Güter erachtet werden.

Dem weiteren Vorbringen des Reklamanten, daß die zur Verhandlung stehenden Güter vor der Kriegszeit verschifft worden seien, ist entgegenzuhalten, daß es ein allgemein anerkannter Grundsatz des Völkerrechts ist, daß feindliche Güter auf feindlichem Schiff zur Kriegs-

[1]) V. §§ 8, 3 und 4.

zeit unbekümmert um die Zeit ihrer Verschiffung beschlagnahmt werden können.

Daher sind die zur Verhandlung stehenden 14 Kisten Maschinenteile für gute Prise zu erklären und einzuziehen.[2])

Was den Antrag bezüglich der Frachtkosten angeht, so liegt die Entscheidung hierüber nicht im Bereich des Prisengerichts, und die Reklamation über diesen Punkt muß abgewiesen werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: A. Gese, deutscher Reichsangehöriger, Prokurist der Firma Kunst & Albers, Kommanditgesellschaft, Nagasaki Oura Nr. 8.

Prozeßvertreter: Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen der am 9. Februar 1904 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmten, an Bord des russischen Dampfers „Manchuria" verschifften 14 Kisten Maschinenteile auf Einziehung derselben erkannt und die Reklamation bezüglich der Fracht der genannten Güter abgewiesen. Gegen dieses Urteil hat der Prozeßvertreter des Reklamanten A. Gese, der Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte und Gründe der Berufung des Prozeßvertreters Ishibashi Tomokichi sind folgende:

1. Der Verschiffer der zur Verhandlung stehenden Güter sei eine in Stockholm, Schweden, niederlässige, also neutrale Maschinenbaugesellschaft. Die Empfängerin der Güter sei die deutsche Firma Kunst & Albers in Port Arthur, also eine im Feindesland ansässige, neutrale Gesellschaft.

Das Urteil erster Instanz nehme an, daß das Eigentum an den Gütern dem Empfänger zustehe, dieselben daher feindlichen Charakter trügen. Reklamant sei der Ansicht, daß das Eigentumsrecht erst nach Ankunft im Bestimmungshafen und Ablieferung an den Empfänger

---

[2]) V. § 40.

auf diesen übergehe und daß der Absender dasselbe nicht mit dem Zeitpunkt der Verschiffung verliere. Berechtigung und Verpflichtung mit Bezug auf die Güter trage bis zum Zeitpunkt ihrer Ankunft im Bestimmungshafen und Ablieferung an den Empfänger selbstverständlich der Absender. So bestimme zum Beispiel das japanische Handelsgesetzbuch im 8. Abschnitt des 3. Buches und im 3. Abschnitt des 5. Buches, daß im Falle des Unterganges der Güter der Absender gegen den Reeder Anspruch auf Schadensersatz habe und daß der Empfänger erst nach Empfang der Güter zur Leistung von Fracht- und sonstigen Kosten verpflichtet sei. Es sei nicht begründet, lediglich weil die vorliegende Sache dem Völkerrecht unterstehe, derartige Rechtsbestimmungen umzudrehen. Da nun die zur Verhandlung stehenden Güter während der Reise und ehe sie an den Empfänger abgeliefert gewesen, mit Beschlag belegt worden seien, so stehe zweifellos das Eigentum an denselben noch dem Absender zu und der Reklamant habe die Reklamation nur in der Eigenschaft eines Interessenten[3]) erhoben. Wenn aber so die Güter als im Eigentum des neutralen Absenders stehend anzusehen seien, so erwürben sie damit die Eigenschaft neutraler Güter und seien, weil nicht Kriegskonterbande, gemäß Artikel 3 der Pariser Seerechtsdeklaration unzweifelhaft freizugeben.

2. Selbst aber wenn man den einen Punkt zugebe und die Güter als im Eigentum des Empfängers stehend betrachte, so müsse man sie doch für neutrale Güter erklären.

Das Urteil erster Instanz habe die Frage nach der Neutralität der Güter nach dem Wohnsitz des Eigentümers entschieden und die Nationalität desselben nicht berücksichtigt. Es habe das Domizilprinzip anerkannt und das Nationalitätsprinzip abgelehnt. Reklamant sei aber der Ansicht, daß das Nationalitätsprinzip der Billigkeit entspreche. Denn aus dem Domizilprinzip würde sich die wunderliche Argumentation ergeben, daß ein in Rußland lebender Japaner als Feind anzusehen sei. Wenn auch ein derartig seltsames Prinzip in Europa Kurs habe, so sei es doch mit der nationalen Idee Japans nicht in Einklang zu bringen. Es sei daher rechtmäßig, die zur Verhandlung stehenden Güter als neutrale zu betrachten und freizugeben.

3. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien Ende 1903 von der Maschinenbaugesellschaft in Schweden verladen worden. Diese habe weder damals noch zur Zeit der Aufbringung der Güter irgendwelche Kenntnis von dem möglichen Entstehen bzw. Bestehen des Kriegszustandes zwischen Rußland und Japan gehabt, so daß ihr der Vorwurf, diesen Transport zur Schädigung der Interessen Japans oder Unterstützung des Feindes vorgenommen zu haben, nicht gemacht werden

---

[3]) Also nicht als Eigentümer.

könne. Daher könnten die zur Verhandlung stehenden Güter nach Artikel 6, 23 und 30 der von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 den Mächten unterbreiteten Seeprisenordnung nicht eingezogen werden. Freilich sei Japan diesen Bestimmungen nicht ausdrücklich beigetreten, aber, da das Völkerrecht überhaupt keine bestimmte gesetzliche Formulierung besitze, vielmehr die von einer Anzahl Gelehrten aufgestellten und von einer Anzahl von Staaten anerkannten Rechtsregeln die völkerrechtlichen Grundsätze bildeten, so verdienten die erwähnten Bestimmungen alle Beachtung.

4. Da der Krieg ein Verhältnis zwischen den Staaten als solchen begründe, zu dem die Individuen in keiner direkten Beziehung stünden, so müsse für Güter zur See wie für die zu Lande der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens gelten, woraus sich als logische Folge ergebe, daß auch das Privatvermögen feindlicher Staatsangehöriger, soweit es nicht Konterbande sei, nicht zum Objekt einer Beschlagnahme gemacht werden dürfe. Reklamant hoffe daher, daß Japan sich nicht nach dem schlechten Vorgange und den eigenmächtig aufgestellten Grundsätzen von Mächten richten werde, welche um Vorteils willen die Rechtslogik verdrehten und verwirrten, sondern daß es zu einer Zeit, wo es gegen den Feind der Humanität und des Weltfriedens kämpfe, neben seiner nationalen Machtentwicklung auch die Förderung von Recht und Vernunft im Auge behalten werde. Daher müsse es jetzt seine Größe beweisen, indem es auch für das Privatvermögen zur See den Grundsatz der Unverletzlichkeit zur Ausführung bringe.

5. Der durch unrechtmäßiges Vorgehen des Staates von dem Reklamanten erlittene Schaden an Fracht müsse billigerweise vom Staate wieder ersetzt werden. Die erste Instanz habe die Entscheidung über diese Schadensersatzfrage als außer ihrer Kompetenz liegend abgewiesen. Reklamant sei indes der Ansicht, daß der Ausdruck „Prisenangelegenheiten" des § 1 der Prisengerichtsordnung auch diesen Punkt, welcher mit der Hauptreklamation in rechtlichem Zusammenhang stehe, in sich schließe.

Der Staatsanwalt Hayashi Eijuro vom Sasebo Prisengericht macht hiergegen folgende Hauptpunkte geltend:

Punkt 1 und 2 der Berufungsschrift gehe dahin, daß ganz allgemein Frachtgüter bis zum Zeitpunkt der Ankunft im Bestimmungsort und der Ablieferung an den Empfänger im Eigentum des Absenders stünden und daß daher die zur Verhandlung stehenden Güter, weil ihr Absender eine in Stockholm in Schweden niederlässige, neutrale Maschinenbaugesellschaft sei, nicht eingezogen werden könnten; ferner daß, selbst wenn man annähme, die Güter stünden im Eigentum des Empfängers, sich ihre Nationälität nicht nach dem Wohnsitz, sondern nach der Nationalität des Eigentümers richtete.

Es sei jedoch die verbreitete völkerrechtliche Anschauung, daß die Frage, ob Güter feindlich seien oder nicht, sich nach dem Wohnort des Eigentümers entscheide, und daß Güter, welche an einen im Feindesland wohnenden Empfänger abgesandt seien, mangels besonderen gegenteiligen Beweises mit dem Zeitpunkt der Absendung als in das Eigentum des Empfängers übergegangen anzusehen seien. Daher seien die zur Verhandlung stehenden Güter, weil sie für einen im feindlichen Port Arthur ansässigen Empfänger bestimmt gewesen seien und weil kein klarer Beweis dafür vorliege, daß das Eigentumsrecht an denselben zur Zeit der Beschlagnahme noch dem Absender zugestanden habe, in dem erstinstanzlichen Urteil zu Recht als feindliche erkannt, und das Urteil auf Einziehung sei gerechtfertigt.

Im 3. Punkte behaupte der Reklamant, die zur Verhandlung stehenden Güter seien Ende 1903 in Schweden von der Maschinenbaugesellschaft verladen, welche weder damals noch zur Zeit der Aufbringung der Güter von dem eventuellen Entstehen des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland irgendwelche Kenntnis gehabt habe, so daß ihr der Vorwurf der Schädigung der Interessen Japans nicht gemacht werden könne. Daher könnten die zur Verhandlung stehenden Güter nach den in Artikel 6, 23 und 30 der von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 beschlossenen Seeprisenordnung enthaltenen Prinzipien nicht beschlagnahmt werden.

Diese Bestimmungen gingen jedoch über die Bedeutung von Privatansichten Gelehrter nicht hinaus und könnten zurzeit noch nicht als Grundsätze des Völkerrechts betrachtet werden. Eine Pflicht, sie anzunehmen, bestehe daher nicht.

Im Punkte 4 sage der Reklamant, da der Krieg ein Verhältnis zwischen den Staaten als solchen begründe, zu dem die Individuen in keiner direkten Beziehung stünden, so müsse für Güter zur See in gleicher Weise wie für solche zu Lande der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens gelten. Selbst feindliches Privateigentum dürfe daher, soweit es sich nicht um Kriegskonterbande handele, nicht zum Objekt einer Beschlagnahme gemacht werden.

Bezüglich von Gütern zur See erkenne jedoch sowohl die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 wie auch die japanische Prisengerichtsordnung den fundamentalen Grundsatz an, daß feindliche Güter auf feindlichem Schiff, auch wenn sie Privateigentum seien, eingezogen werden könnten. Es sei daher selbstverständlich, daß dieser Grundsatz in dem vorliegenden Falle angewendet werde.

Im Punkt 5 führe der Reklamant an, daß das Prisengericht erster Instanz über seinen Antrag auf Schadenersatz Entscheidung hätte treffen müssen.

Die Prisengerichtsordnung bestimme jedoch, daß die Prisengerichte

nur über Prisenangelegenheiten zu entscheiden hätten, und, da demnach Schadenersatzforderungen nicht in ihren Amtsbereich gehörten, so sei dieser Antrag des Reklamanten von dem Gericht erster Instanz zu Recht abgewiesen worden.

Aus diesen Gründen werde die Abweisung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind von der „Mekaniska Verkstad" in Stockholm, Schweden, auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria" an die Kommanditgesellschaft K u n s t & A l b e r s in dem russischen Pachtgebiet Port Arthur abgesandt worden. Auf der Reise dorthin wurden sie am 9. Februar 1904, also nach Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur, zusammen mit dem genannten Schiff von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" mit Beschlag belegt.

Es ist völkerrechtliche Praxis, Gütern, welche zu Kriegszeiten von Personen, die in neutralem Lande wohnen, an einen im feindlichen Gebiet wohnhaften Empfänger auf feindlichem Schiff versandt werden, feindlichen Charakter beizulegen und ihre Einziehung zu gestatten. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den tatsächlichen Verhältnissen gerecht wird.

Der Prozeßvertreter der Berufung sagt in seinem ersten Punkt, die zur Verhandlung stehenden Güter stünden im Eigentum des Absenders, der in Stockholm, Schweden, niederlässigen „Mekaniska Verkstad"; da dieser Absender eine neutrale Gesellschaft sei, so trügen die zur Verhandlung stehenden Güter neutralen Charakter und könnten nicht eingezogen werden. Dieser erste Punkt der Berufung ist aber aus dem oben angeführten Grunde nicht haltbar.

Im Punkt 2 sagt der Berufungsreklamant, wenn man die Güter für Eigentum des Empfängers, der Kommanditgesellschaft K u n s t & A l b e r s in Port Arthur, ansehe, so seien sie trotzdem neutral, da diese Gesellschaft deutscher Nationalität sei. Denn es sei ungerechtfertigt, wenn das Prisengericht zu Sasebo als Norm für die Bestimmung der Nationalität der Güter das Nationalitätsprinzip verwürfe und das Domizilprinzip anerkenne. Nach völkerrechtlicher Praxis kann jedoch bei der Bestimmung der Landeszugehörigkeit von Gütern das Domizilprinzip zur Anwendung kommen, und das Oberprisengericht steht auf dem Standpunkt, daß dieses den Verhältnissen am besten Rechnung trägt. Daher ist Punkt 2 der Berufung unbegründet.

Punkt 3 der Berufung besagt, daß die Güter vor der Kriegseröffnung verschifft worden seien; daß die Absenderin weder zur Zeit der Verschiffung von dem möglichen Eintreten, noch zur Zeit der

Aufbringung von dem erfolgten Eintritt des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland Kenntnis gehabt habe; daß die Verschiffung weder zum Nutzen des Feindes noch in der Absicht, Japan zu schädigen, geschehen sei und daß die Güter deshalb der Einziehung nicht unterliegen könnten. Nach Völkerrechtsbrauch ist aber darin, daß die Güter vor der Kriegseröffnung verladen worden sind, daß der Kapitän oder der Absender von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hatten, daß die Verschiffung der Güter ohne Absicht der Unterstützung des Feindes oder Schädigung des anderen Teiles geschehen ist, kein Grund zu sehen, weshalb Güter mit feindlichem Charakter der Aufbringung entgehen sollten. Daher ist auch Punkt 3 der Berufung grundlos.

Punkt 4 der Berufungsgründe trägt eine wissenschaftliche Theorie vor, die indes bis jetzt keine Bestimmung des Völkerrechts ist, und damit fällt auch dieser Punkt der Berufung hin.

Im Punkt 5 erklärt der Reklamant es für unrechtmäßig, daß das Sasebo-Prisengericht die Reklamation wegen der Fracht abgewiesen habe, aber da unsere Prisengerichtsordnung die Prüfung von Schadenersatzansprüchen nicht dem Tätigkeitsbereich der Prisengerichte unterstellt hat, so entbehrt auch dieser Berufungspunkt der Begründung.

Daher wird, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 17. Januar 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der naturalisierte englische Staatsuntertan Yu Hoi Chou, wohnhaft in Hongkong Queens Road Central, Victoria Street 136—138.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Manchuria" verschifften 8 Kisten Seidentücher werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter wurden von dem Reklamanten am 1. Februar 1904 auf dem in Hongkong liegenden russischen

Dampfer „Manchuria" verladen und an Wing Kee im russischen Pachtgebiet Dalni abgesandt. Am 9. Februar desselben Jahres, vormittags 9 Uhr, wurden sie auf der Höhe von Port Arthur zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten des beschlagnehmenden Schiffs, des Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 2. Offiziers des genannten Dampfers O. Tampio, das Schiffsjournal, das Ladungsverzeichnis und die Konnossemente.

Die Hauptpunkte des Vertreters des Reklamanten sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien Eigentum des neutralen Reklamanten und keine Kriegskonterbande. Sie seien vor Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland abgeschickt und könnten aus diesen Gründen nicht beschlagnahmt werden.

Die Ansicht des Staatsanwalts ist im wesentlichen folgende:

Es sei keine Spur eines Beweises dafür vorhanden, daß die zur Verhandlung stehenden Güter im Eigentum des neutralen Absenders stünden. Sie seien feindliche Güter auf feindlichem Schiff. Daher müsse das Urteil die Beschlagnahme gutheißen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist von den Bestimmungen und Gewohnheiten des jetzt geltenden Völkerrechts anerkannt, daß feindliche Güter auf feindlichem Schiff, gleichgültig ob sie Konterbande sind und ob sie vor dem Kriege abgeschickt sind oder nicht, zu Kriegszeiten natürlich der Beschlagnahme unterliegen.

Da ferner der Charakter von Gütern als feindlichen Gütern sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers bestimmt,[1] so sind Güter, welche von einem Absender in einem neutralen Lande an einen Empfänger in feindlichem Gebiet abgeschickt werden, als im Eigentum des Empfängers im Feindesgebiet stehend anzusehen und der Gegenbeweis muß von den Interessenten geführt werden.

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind auf dem feindlichen Dampfer „Manchuria" verschifft und an ein in dem feindlichen Pachtgebiet Dalni niederlässiges Handelshaus abgeschickt worden. Es wird nicht bestritten, daß die Aufbringung nach der Kriegseröffnung stattgefunden hat.

Da der Prozeßvertreter des Reklamanten lediglich die Behauptung aufstellt, die Güter stünden im Eigentum des Absenders, welcher ein neutraler Staatsangehöriger sei, ohne indes irgendwelchen Beweis hier-

---

1) V. §§ 5, 3 und 4.

für zu erbringen, so sind die zur Verhandlung stehenden Güter als feindliche Güter auf feindlichem Schiff einzuziehen. [2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Yu Hoi Chou, naturalisierter englischer Staatsangehöriger, wohnhaft in Hongkong, Queen's Road Central, Victoria-Street Nr. 136—138.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen der Beschlagnahme der auf dem russischen Dampfer „Manchuria" verschifften 8 Kisten Seidentücher, welche am 9. Februar 1904 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden sind, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der genannten Güter erkannt wird. Gegen dieses Urteil hat der Vertreter des Reklamanten Yu Hoi Chou, der Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Berufungspunkte des Prozeßvertreters Ishibashi Tomokichi und deren Begründung sind folgende:

1. Der Verlader der zur Verhandlung stehenden Güter sei der in Hongkong wohnhafte naturalisierte englische Staatsuntertan Yu Hoi Chou, also ein neutraler Staatsangehöriger, der Empfänger Wing Kee in Dalni, ein neutraler Staatsangehöriger in feindlichem Gebiet ansässig. Das Urteil erster Instanz habe dahin erkannt, daß die Güter im Eigentum des Empfängers stünden und daher feindlichen Charakter hätten. Frachtgüter gingen aber erst nach Ankunft im Bestimmungshafen und Ablieferung an den Empfänger in das Eigentum dieses über, und der Absender verliere keineswegs sein Eigentum mit dem Moment der Verschiffung. Der Absender sei Träger der Rechte und Verpflichtungen mit Bezug auf die Frachtgüter, solange dieselben noch nicht im Bestimmungshafen eingetroffen und dem Empfänger abgeliefert

---

[2]) V. § 40.

seien. So bestimme zum Beispiel das japanische Handelsgesetzbuch im 8. Abschnitt des 3. Buches und im 3. Abschnitt des 5. Buches, daß im Falle des Untergangs der Güter der Ablader gegen den Reeder Anspruch auf Schadenersatz habe und daß der Empfänger erst nach Empfang der Güter zur Leistung von Fracht- und sonstigen Kosten verpflichtet sei. Es sei nicht begründet, lediglich weil die vorliegende Sache dem Völkerrecht unterstehe, die angeführten Rechtsbestimmungen umzudrehen. Da nun die zur Verhandlung stehenden Güter während der Reise und ehe sie dem Empfänger ausgeliefert gewesen, mit Beschlag belegt worden seien, so stehe zweifellos das Eigentum an denselben noch dem Absender zu. Wenn aber so die Güter als im Eigentum des Absenders stehend anzusehen seien, so erwürben sie damit die Eigenschaft neutralen Gutes und seien, weil nicht Kriegskonterbande gemäß Artikel 3 der Pariser Seerechtsdeklaration, unzweifelhaft freizugeben.

2. Selbst aber wenn man den einen Punkt zugebe, daß die zur Verhandlung stehenden Güter als im Eigentum des Empfängers stehend zu betrachten seien, so müßten sie dennoch als neutrales Gut erachtet werden. Das Urteil erster Instanz habe die Frage nach der Neutralität der Güter nach dem Wohnsitz des Eigentümers entschieden und die Nationalität desselben nicht berücksichtigt; es habe das Domizilprinzip anerkannt und das Nationalitätsprinzip abgelehnt. Reklamant sei aber der Ansicht, daß das Nationalitätsprinzip der Billigkeit entspreche. Denn aus dem Domizilprinzip würde sich die wunderliche Argumentation ergeben. daß ein in Rußland lebender Japaner als Feind anzusehen sei. Wenn auch ein derartig seltsames Prinzip in Europa Kurs haben möge, so sei es doch mit der nationalen Idee des Kaiserreichs Japan nicht in Einklang zu bringen. Es sei daher rechtmäßig, die zur Verhandlung stehenden Güter als neutrale zu betrachten und freizugeben.

3. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien am 1. Februar 1904 von dem Reklamanten in Hongkong verschifft worden. Derselbe habe weder damals noch auch zur Zeit der Aufbringung der Güter irgendwelche Kenntnis von dem möglichen Entstehen bzw. Bestehen des Kriegszustandes zwischen Japan und Rußland gehabt, so daß ihm der Vorwurf, diesen Transport zur Schädigung der Interessen Japans oder Unterstützung des Feindes vorgenommen zu haben, nicht gemacht werden könne. Daher könnten die zur Verhandlung stehenden Güter nach Artikel 6, 23 und 30 der von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 den Mächten unterbreiteten Seeprisenordnung nicht eingezogen werden. Freilich sei Japan diesen Bestimmungen nicht ausdrücklich beigetreten, aber, da das Völkerrecht überhaupt keine bestimmte gesetzliche Formulierung besitze, vielmehr die von einer Anzahl Gelehrter aufgestellten und einer Anzahl von Staaten anerkannten

Rechtsregeln die völkerrechtlichen Grundsätze bildeten, so verdienten die erwähnten Bestimmungen alle Beachtung.

4. Da der Krieg ein Verhältnis zwischen den Staaten als solchen begründe, zu dem die Individuen in keiner direkten Beziehung stünden, so müsse für Güter zur See in gleicher Weise wie für die zu Lande der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens gelten, woraus sich als logische Folge ergäbe, daß auch das Privatvermögen feindlicher Staatsangehöriger, soweit es nicht Konterbande sei, nicht zum Objekt einer Beschlagnahme gemacht werden dürfe. Reklamant hoffe daher, daß Japan sich nicht nach dem schlechten Vorgange und den eigenmächtig aufgestellten Grundsätzen von Mächten richten werde, welche um Vorteils willen die Rechtslogik verdrehten und verwirrten, sondern daß es zu einer Zeit, wo es gegen den Feind der Humanität und des Weltfriedens kämpfe, neben seiner nationalen Machtentwicklung auch die Förderung von Recht und Vernunft im Auge behalten werde. Daher müsse es jetzt seine Größe beweisen, indem es auch für das Privatvermögen zur See den Grundsatz der Unverletzlichkeit zur Ausführung bringe.

Die Erwiderung des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro vom Prisengericht zu Sasebo besagt in den Hauptpunkten folgendes:

Der Reklamant sage in seinem ersten Berufungspunkte, das Urteil erster Instanz habe dahin entschieden, daß das Eigentumsrecht an den Gütern dem Empfänger zustehe und daß dieselben daher feindliche Güter seien. Es sei jedoch nicht der Fall, daß das Eigentumsrecht an den Gütern, solange dieselben nicht am Bestimmungsort eingetroffen und dem Empfänger ausgeliefert seien, auf diesen übergehe und der Absender das Eigentum an ihnen verliere usw.

Demgegenüber macht der Staatsanwalt geltend: Nach dem zurzeit von den Mächten anerkannten öffentlichen Völkerrecht liege die Gefahr des Transports von gewöhnlichen Handelswaren dem Empfänger ob, und mit dem Zeitpunkt, wann die Waren in die Hände des Seeverfrachters ausgeliefert seien, würden sie Eigentum des Empfängers. In Friedenszeiten beachte man mit Bezug auf Güter zur See wohl eine Übereinkunft der Beteiligten, aber in Kriegszeiten erkenne man ihre besonderen Abmachungen nicht an, sondern erkläre für einen feindlichen Empfänger bestimmte Güter für feindlich. Ebenso würden im umgekehrten Fall, wo der Empfänger der Güter ein neutraler Staatsangehöriger sei, wenn auch das Eigentum tatsächlich nicht dem feindlichen Absender zustehe, die Güter doch für feindliche angesehen, sofern nicht der Beweis geführt würde, daß bereits völliger Eigentumswechsel eingetreten sei und daß dem Verkäufer mit Bezug auf die Waren keinerlei Bedingungen und Rechte zustünden. Da bezüglich von Gütern auf feindlichem Schiff vermutet würde, daß sie feindlich seien, so liege der Gegenbeweis dem

Eigentümer ob. Da der Empfänger im vorliegenden Fall, wo er ein im Feindesgebiet ansässiger neutraler Staatsangehöriger sei, der dort ein Handelsgewerbe betreibe, so sei es unter Zugrundelegung des von Japan angenommenen Prinzips der dauernden Niederlassung[3]) bei Bestimmung der Landeszugehörigkeit desselben klar, daß er als Feind zu betrachten sei. Unbestreitbar seien daher auch die Güter feindlich.

In Punkt 2 erkläre der Reklamant, es vertrage sich nicht mit der nationalen Idee des Kaiserreichs Japan, daß dasselbe das Domizilprinzip bei der Bestimmung der Nationalität von Gütern angenommen habe. Diese Argumentation des Reklamanten sei grundlos, denn angenommen, ein Eigentümer von Gütern habe seinen dauernden Wohnsitz im Feindesland, so seien die Güter eine Vermögensquelle für den feindlichen Staat und würden unter dem Schutz und der Verwaltung der feindlichen Regierung zu einem Teil der Einnahme derselben und somit zu Material für den Kriegsgebrauch. Da auch solche Güter im Bedarfsfalle der Requisition der feindlichen Regierung unterstünden, so müsse man sie natürlich als feindliche ansehen.

Im Punkt 3 mache der Reklamant geltend, daß zur Zeit der Verschiffung die Kriegseröffnung nicht habe vorausgesehen werden können und daß selbst bei der Aufbringung die Tatsache des Bestehens des Kriegszustandes nicht bekannt gewesen sei. Daher seien nach der von dem Kongreß von Völkerrechtsgelehrten in Turin beschlossenen Seeprisenordnung die zur Verhandlung stehenden Güter freizugeben.

Die Bedeutung dieses Beschlusses des Gelehrtenkongresses gehe, so erwidert der Staatsanwalt, jedoch über die eines von demselben geäußerten Wunsches nicht hinaus, und da derselbe nicht als allgemeine Gewohnheit des jetzt geltenden Völkerrechts angesehen werden könne, so brauche er nicht befolgt zu werden. Vielmehr seien Güter, wie die zur Verhandlung stehenden, nämlich feindliche Güter auf feindlichem Schiff, entsprechend der Pariser Seerechtsdeklaration einzuziehen.

Was Punkt 4 der Berufung angehe, so behandele er eine Streitfrage, die mit der vorliegenden Sache in keinem direkten Zusammenhang stehe und eine Erwiderung auf denselben sei daher nicht nötig.

Es werde daher die Abweisung der vorliegenden Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind von Yu Hoi Chou in Hongkong auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria" an Wing Kee im russischen Pachtgebiet Dalni verschifft und abgeschickt worden. Auf der Reise wurden sie am 9. Februar 1904, also nach Eröffnung des Krieges zwischen

[3]) V. § 4.

Japan und Rußland, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur, zusammen mit dem genannten Schiff von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" mit Beschlag belegt.

Es ist völkerrechtliche Praxis, Gütern, welche zu Kriegszeiten von Personen, die in neutralem Lande wohnen, an einen im feindlichen Gebiet ansässigen Empfänger auf feindlichem Schiff versandt werden, feindlichen Charakter beizulegen und ihre Einziehung zu gestatten. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies der Logik der Verhältnisse entspricht.

Der Prozeßvertreter der Berufung sagt in seinem ersten Punkt, die zur Verhandlung stehenden Güter stünden im Eigentum des Absenders Yu Hoi Chou in Hongkong. Da dieser Absender eine neutrale Person sei, so trügen die zur Verhandlung stehenden Güter neutralen Charakter und könnten nicht eingezogen werden. Dieser Punkt der Berufung ist aber aus den oben ausgeführten Gründen nicht haltbar.

Im Punkt 2 macht der Berufungsreklamant geltend, auch wenn man die zur Verhandlung stehenden Güter als im Eigentum des Empfängers Wing Kee in Dalni stehend erkläre, so seien sie doch neutral, da der genannte Wing Kee ein neutraler Staatsuntertan sei. Denn es sei ungerechtfertigt, wenn das Prisengericht zu Sasebo als Norm für die Bestimmung der Landeszugehörigkeit der Güter das Nationalitätsprinzip verwerfe und das Domizilprinzip anerkenne.

Nach völkerrechtlicher Praxis kann jedoch bei der Bestimmung der Landeszugehörigkeit von Gütern das Domizilprinzip zur Anwendung kommen, und das Oberprisengericht steht auf dem Standpunkt, daß dies den Verhältnissen in vernünftiger Weise Rechnung trägt. Daher ist Punkt 2 der Berufung unbegründet.

Punkt 3 der Berufung besagt, daß die Güter vor der Kriegseröffnung verschifft worden seien, daß die Absender weder zur Zeit der Verschiffung noch zur Zeit der Aufbringung von dem möglichen beziehungsweise erfolgten Eintreten des Kriegszustandes zwischen Japan und Rußland Kenntnis gehabt habe; daß die Verschiffung weder zum Nutzen des Feindes noch in der Absicht, Japan zu schädigen, geschehen sei und daß die Güter deshalb der Einziehung nicht unterliegen könnten.

Nach Völkerrechtsbrauch ist aber darin, daß die Güter vor der Kriegseröffnung verladen worden sind, daß der Kapitän oder die Absender von der Kriegseröffnung keine Kenntnis haben, daß die Verschiffung der Güter ohne Absicht der Unterstützung des Feindes und der Schädigung des anderen Teils geschehen ist, kein Grund zu sehen, weshalb Güter mit feindlichem Charakter der Aufbringung entgehen sollten Daher ist auch Punkt 3 der Berufung grundlos.

Punkt 4 der Berufungsgründe trägt eine wissenschaftliche Theorie

vor, die indes bis jetzt keine Bestimmung des Völkerrechts ist, und damit fällt auch dieser Punkt der Berufung hin.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 17. Januar 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der deutsche Reichsangehörige E. Tillmanns, Chef der Firma E. Tillmanns & Co. in St. Petersburg.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Manchuria“ verladenen 84 Kisten Lampen und Zubehör, 6 Billards mit zugehörigen Schieferplatten und 693 eiserne Wasserleitungsrohre werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria“ verladenen, zur Verhandlung stehenden Güter, nämlich Lampen und Zubehör, Billards und zugehörige Schieferplatten und eiserne Wasserleitungsrohre wurden auf der Reise nach dem russischen Pachthafen Port Arthur am 9. Februar 1904 auf der Höhe von Port Arthur zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta“ beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Stellvertreters des Kommandanten des beschlagnehmenden Schiffs, Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 1. Offiziers O. Tampio, das Schiffsjournal, das Ladeverzeichnis der „Manchuria“ und die Aussagen des Prozeßvertreters.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter stünden im Eigentum eines Angehörigen des neutralen deutschen Reichs und könnten, da sie nicht als Konterbande anzusehen seien, nach der Pariser Seerechtsdeklaration

vom Jahre 1856 und nach der japanischen Prisenordnung nicht eingezogen werden.

Selbst aber angenommen, die Güter seien nicht neutral, so müßten sie doch, weil sie vor der Kriegseröffnung verschifft worden und in Unkenntnis von der Kriegseröffnung nicht für Zwecke des Feindes bestimmt gewesen seien, auch nicht zum direkten Kriegsgebrauch des Feindes hätten dienen können, nach Ansicht des internationalen Völkerrechtskongresses vom Jahre 1882 freigegeben werden.

Auch stünden die modernen Völkerrechtsgelehrten auf dem Standpunkt, daß das Privatvermögen zur See in gleicher Weise wie das zu Lande für unverletzlich erklärt werden müsse. Reklamant hoffe, daß dieser Grundsatz in Anwendung gesetzt würde und daß die Freigabe der zur Verhandlung stehenden Güter erfolge.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht im wesentlichen dahin, daß die Ausführungen des Prozeßvertreters sämtlich unbegründet und die zur Verhandlung stehenden Güter einzuziehen seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es steht nach dem Völkerrecht außer Zweifel, daß die Frage, ob Güter feindlich sind oder nicht, sich ungeachtet der Nationalität des Eigentümers nach dessen Wohnsitz bestimmt.[1]) Es bedarf daher keiner weiteren Erörterungen über den feindlichen Charakter der zur Verhandlung stehenden Güter.

Von der Pariser Seerechtsdeklaration und der japanischen Prisenordnung wird aber in gleicher Weise ausgesprochen, daß feindliche Güter auf feindlichem Schiff, gleichgültig ob sie Konterbande sind oder nicht, einzuziehen sind.

Die des weiteren von dem Reklamanten angezogenen Ansichten eines internationalen Völkerrechtskongresses und der modernen Völkerrechtsgelehrten haben lediglich den Wert von Privatmeinungen, die man nicht als Grundsätze des Völkerrechts ansehen kann.

Da somit keinerlei Gründe für die Freigabe der zur Verhandlung stehenden Güter vorliegen, wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der deutsche Reichsangehörige E. Tillmanns, Inhaber der Firma E. Tillmanns & Co. in St. Petersburg, Admiralitätsquai Nr. 6.

---

[1]) V. §§ 8, 3 und 4.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 28. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen der an Bord des am 9. Februar 1904, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmten russischen Dampfers „Manchuria" verschifften 84 Kisten Lampen mit Zubehör, 6 Kisten Billards mit Schieferplatten und 693 Wasserleitungsrohre ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung dieser Güter erkannt wird. Gegen dieses Urteil hat der Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter des Reklamanten E. Tillmanns Berufung eingelegt. Diese Berufung ist im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden.

Die Hauptberufungspunkte des Prozeßvertreters Ishibashi Tomokichi sind folgende:

1. Der Verschiffer der zur Verhandlung stehenden Güter sei der in Rußland ansässige deutsche Reichsangehörige E. Tillmanns, also ein neutraler Staatsangehöriger. Der Empfänger sei die Filiale des Verschiffers in Port Arthur, ebenfalls von neutraler Nationalität. Das Urteil erster Instanz habe die Frage, ob die Güter feindlich oder neutral seien, ohne die Nationalität des Eigentümers zu berücksichtigen, nach dem Wohnsitz desselben entschieden. Reklamant sehe den Grund nicht ein, weshalb man das Nationalitätsprinzip zugunsten des Domizilprinzips aufgeben solle, er sei vielmehr der Ansicht, daß es billiger sei, die Frage der Neutralität von Gütern nach dem Nationalitätsprinzip zu entscheiden. Denn für die Handlungen von Angehörigen der feindlichen Nation sei die Liebe zum Vaterland und der Haß gegen den Feind bestimmend ganz anders wie bei einem Neutralen, für dessen Verhalten daher auch ein ganz anderer Maßstab angelegt werden müsse. Wenn man die Domiziltheorie anerkenne, so könne der wunderliche Fall eintreten, daß ein in Rußland ansässiger Japaner als Angehöriger des feindlichen Staats behandelt würde, was mit der nationalen Idee des Kaiserreichs Japan nicht in Einklang gebracht werden könne. Da daher die fraglichen Güter, gleichviel ob sie Eigentum des Verschiffers oder des Empfängers seien, neutrale Waren seien, so müßten sie, weil keine Kriegskonterbande, nach Artikel 3 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 freigegeben werden.

2. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien Ende des Jahres 1903 verladen worden, und der Reklamant habe weder damals noch auch zur Zeit der Aufbringung irgendwelche Kenntnis von dem möglichen Entstehen beziehungsweise dem Bestehen des Kriegszustandes zwischen Japan und Rußland gehabt, so daß ihm der Vorwurf, er habe diesen Transport zur Schädigung der Interessen Japans und Unterstützung des Feindes vorgenommen, unmöglich gemacht werden könne. Daher seien

die Güter nach Artikel 6, 23 und 30 der von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft im Jahre 1882 den Mächten unterbreiteten Prisenordnung freizugeben. Freilich sei Japan diesen Bestimmungen nicht ausdrücklich beigetreten, aber, da das Völkerrecht überhaupt keine bestimmte gesetzliche Formulierung besitze, vielmehr die von einer Anzahl Gelehrter aufgestellten und von einer Anzahl von Staaten anerkannten Rechtsregeln die völkerrechtlichen Grundsätze bildeten, so verdienten die erwähnten Bestimmungen alle Beachtung.

3. Da der Krieg ein Verhältnis zwischen den Staaten als solchen begründe, zu dem die Individuen in keiner direkten Beziehung stünden, so müsse für Güter zur See in gleicher Weise wie für die zu Lande der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens gelten, woraus sich als logische Folge ergebe, daß auch das Privatvermögen feindlicher Staatsangehöriger, soweit es sich nicht um Konterbande handele, nicht zum Objekt einer Beschlagnahme gemacht werden dürfe. Reklamant hoffe daher, daß Japan sich nicht nach dem schlechten Vorgange und den eigenmächtig aufgestellten Grundsätzen von Mächten richten werde, welche um Vorteils willen die Rechtslogik verdrehten und verwirrten, sondern daß es zu einer Zeit, wo es gegen den Feind der Humanität und des Weltfriedens kämpfe, neben seiner nationalen Machtentwicklung auch die Förderung von Recht und Vernunft im Auge haben werde. Daher müsse es jetzt seine Größe beweisen, indem es auch für das Privatvermögen zur See den Grundsatz der Unverletzlichkeit zur Ausführung bringe.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro vom Sasebo-Prisengericht sind folgende:

Der Prozeßvertreter erkläre das Urteil erster Instanz für ungerechtfertigt, weil dasselbe das Nationalitätsprinzip verworfen und das Domizilprinzip angenommen habe. Zur Zeit der Verschiffung der Güter sei der Krieg noch nicht eröffnet gewesen, und auch zur Zeit der Aufbringung habe der Verschiffer von dem Bestehen des Kriegszustands noch nichts gewußt. Privatvermögen zur See sei in gleicher Weise wie solches zu Lande für unverletzlich zu erachten.

Wenn man indes die unter den zivilisierten Mächten bestehenden völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuche prüfe, so ergebe sich die Haltlosigkeit dieser Ausführungen des Reklamanten.

Die weitere Behauptung des Reklamanten, daß, wenn man die Landeszugehörigkeit von Gütern nach der Domiziltheorie bestimme, der wunderliche, mit dem nationalen Gedanken des Kaiserreiches Japan unvereinbare Fall eintreten könne, daß ein in Rußland ansässiger Japaner als Angehöriger des feindlichen Staates behandelt werden würde, sei lediglich eine Privatansicht des Vertreters des Reklamanten, die kaum anderweitig Anhänger finden dürfte. So sei es völlig unhaltbar, in

einem Falle, wo die Güter unzweifelhaft feindlich seien, ihnen die Neutralität zusprechen und auf Grund der Pariser Deklaration vom Jahre 1856 ihre Freilassung fordern zu wollen. In Fällen, wo feindliche Güter auf feindlichem Schiff verladen seien, sei es durchaus nur die Realisierung ihres Rechts als kriegsführender Staat, wenn die eine oder andere der kämpfenden Parteien, gleichviel ob der Kriegszustand bekannt sei, gleichviel auch, ob es sich um Kriegskonterbande handele oder nicht, derartige Güter beschlagnahme.

Daher müsse die Berufung abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird folgendermaßen begründet:

Die zur Verhandlung stehenden Güter wurden von E. Tillmanns & Co. in St. Petersburg auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria" an die in dem russischen Pachthafen Port Arthur bestehende Filiale des Verschiffers geschickt und am 9. Februar 1904, also nach Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland, auf der Reise 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur auf offener See zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt.

Es ist völkerrechtliche Praxis, Gütern, welche zu Kriegszeiten von Personen, die in neutralem Lande wohnen, an einen im feindlichen Gebiet ansässigen Empfänger versandt werden, feindlichen Charakter beizulegen und ihre Einziehung zu gestatten. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den tatsächlichen Verhältnissen gerecht wird.

Im Punkt 1 seiner Berufung sagt der Prozeßvertreter, der Verschiffer der zur Verhandlung stehenden Güter sei der in Rußland ansässige deutsche Reichsangehörige E. Tillmanns, also ein Angehöriger eines neutralen Staats. Neutral sei gleichfalls der Empfänger der Güter in Port Arthur, nämlich die Filiale des Verschiffers, und das Sasebo-Prisengericht habe zu Unrecht geurteilt, indem es bei Bestimmung der Landeszugehörigkeit der Güter nicht das Nationalitätsprinzip, sondern das Domizilprinzip als Norm aufstelle.

Das Oberprisengericht ist jedoch der Ansicht, daß die durch die völkerrechtliche Praxis anerkannte Berechtigung, die Landeszugehörigkeit von Gütern nach dem Domizilprinzip zu entscheiden, dem diesen Verhältnissen zugrundeliegenden Gedanken am besten entspricht, und verwirft daher den ersten Punkt der Berufung.

In Punkt 2 der Berufung sagt der Reklamant, die zur Verhandlung stehenden Güter seien vor der Kriegszeit verladen worden und der Verschiffer habe weder damals noch auch zur Zeit der Aufbringung derselben irgendwelche Kenntnis von dem möglichen Entstehen, bezw. dem Bestehen des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland gehabt, so daß ihm der Vorwurf, er habe diesen Transport zur Schädigung der Interessen Japans und zur Unterstützung des Feindes vorgenommen, unmöglich ge-

macht werden könne. Daher könnten die Güter nicht eingezogen werden.

Die Völkerrechtspraxis erkennt aber in der Tatsache, daß die Verschiffung von Gütern vor der Kriegszeit erfolgt ist, daß weder der Kapitän noch der Verschiffer von der Eröffnung des Kriegs Kenntnis hatten, daß die Verschiffung nicht in der Absicht geschehen ist, dem einen der kriegführenden Staaten zu schaden und dem anderen zu helfen, keinen Grund, feindliche Güter von der Beschlagnahme auszunehmen. Daher ist Punkt 2 der Berufung unbegründet.

Punkt 3 der Berufungsgründe trägt eine wissenschaftliche Theorie vor, die bis jetzt nicht als Bestimmung des Völkerrechts angesehen werden kann, und damit fällt Punkt 3 der Berufung hin.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 17. Januar 1905.

Reklamant: Der deutsche Reichsangehörige Henry Schmidt, wohnhaft in Hamburg.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akao Hikosaku, Yokohama, Motohamacho shichome Nr. 46.

In Sachen der Reklamation von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Der Vertreter der Reklamation behauptet, von dem Reklamanten bevollmächtigt zu sein, die Freigabe der in Frage stehenden 375 Kisten Ceylon Tee zu betreiben. Er hat jedoch keine formgerechte Vollmacht eingereicht, sondern lediglich eine telegraphische Vollmacht beigebracht. Das Prisengericht hat danach, weil diese telegraphische Vollmacht nicht ausreichend ist, angeordnet, daß der Vertreter eine schriftliche formgerechte Vollmacht zur Ergänzung beschaffe. Der Vertreter zeigte sich damit einverstanden, bat um eine angemessene Fristverlängerung und diesem Antrag wurde stattgegeben. Die festgesetzte Frist lief jedoch ab, ohne daß der Vertreter der Reklamation die Vollmacht eingereicht hätte. Dagegen stellte er die Behauptung auf, daß, weil die Prisengerichtsordnung bezüglich der Form der Prozeßvollmacht keinerlei Vorschriften enthalte, die Bestimmungen des Zivilrechts anzuwenden seien und daß nach diesen für die Vollmacht die einfache Willenserklärung ausreichend

sei. Er beantrage daher, daß die bereits eingereichte telegraphische Vollmacht für gesetzmäßig anerkannt werde.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht im wesentlichen dahin, da der Prozeßvertreter eine formgerechte Vollmacht nicht beigebracht habe, sei er kein gesetzmäßiger Vertreter. Demnach sei seine Reklamation unwirksam und der vorliegende Fall bedürfe keiner weiteren Prüfung, denn eine Reklamation sei überhaupt nicht entstanden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Da in § 20 der Prisengerichtsordnung[1]) bestimmt ist, daß das Prisengericht über das Verfahren vor demselben Anordnungen treffen kann, und das unterzeichnete Prisengericht bestimmt hat, daß die Bevollmächtigung für die Vertretung einer Reklamation vermittels einer formgerechten schriftlichen Urkunde zu geschehen hat, widrigenfalls sie kraftlos ist, so ist es unbestreitbar, daß diese Bestimmung zu befolgen war.

Der Vertreter der Reklamation behauptet, daß die Seegerichtsordnung bezüglich der Form der Vertretungsvollmacht keinerlei Bestimmungen treffe, und daß daher die einfache Willenserklärung, welche das Zivilrecht anerkenne, ausreichend sei. Wenn sich aber auch die Rechtsverhältnisse einer Vollmacht nach dem Zivilgesetzbuch entscheiden, so kann man doch nicht behaupten, daß ein für allemal Formvorschriften zur Verlautbarung der vollmachtlichen Rechtsverhältnisse überflüssig seien.

Obwohl nun das Prisengericht nach Maßgabe der von ihm aufgestellten Bestimmungen eine formgerechte schriftliche Vollmacht für unerläßlich erklärte und zur Nachlieferung einer solchen eine angemessene Fristverlängerung bewilligte, hat der Vertreter der Reklamation die Vollmacht während der festgesetzten Frist nicht beigebracht, und er kann daher von dem Prisengericht nicht als zur Vertretung des Reklamanten befugt anerkannt werden. Die vorgebrachte Reklamation ist daher, weil von einer unbefugten Person erhoben, nicht dem Gesetz entsprechend.

Da so die Reklamation nicht dem Gesetze entspricht, so erübrigt es sich, den von ihr betroffenen Fall weiter zu prüfen.

Die Reklamation ist daher abzuweisen und es wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 31. Mai 1904 im Sasebo-Prisengericht im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

---

[1]) IV.

Reklamant: Henry Schmidt, deutscher Reichsangehöriger, wohnhaft in Hamburg, Deutschland.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akao Hikosaku, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Motochamacho shichichome Nr. 46.

Am 31. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen der Beschlagnahme der auf dem russischen Dampfer „Manchuria" verschifften 375 Kisten Ceylon-Tee, welche am 9. Februar 1904 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden sind, ein Urteil gefällt, in welchem die betreffende Reklamation abgewiesen wurde. Gegen dieses Urteil hat der Vertreter des Reklamanten Henry Schmidt, der Rechtsanwalt Akao Hikosaku, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Prozeßvertreters des Reklamanten Akao Hikosaku und deren Gründe sind folgende:

Der Prozeßvertreter habe als Beweisurkunde für seine Vertretungsbefugnis ein von der japanischen Behörde beglaubigtes Telegramm an das Prisengericht in Sasebo eingeschickt. Obwohl aber aus diesem seine Vertretungsbefugnis klar hervorgehe, habe das genannte Prisengericht es nicht für eine beweiskräftige Urkunde anerkannt und nach mehreren Verhandlungsterminen das nicht zu rechtfertigende Urteil gefällt, daß die Reklamation abzuweisen sei.

In dem Verhandlungstermin am 6. Mai 1904 habe das Prisengericht erster Instanz dem Prozeßvertreter aufgelegt, bis zum 26. Mai seine Prozeßvollmacht zu ergänzen. Da aber ein einmaliger Briefwechsel zwischen dem Reklamanten und dem Prozeßvertreter mindestens 80 Tage in Anspruch nehme, und selbst, wenn er die Übersendung der Vollmacht telegraphisch erbeten hätte, hierzu über 40 Tage nötig wären, so habe er, weil er nicht imstande gewesen wäre, während der verlängerten Frist die Vollmacht beizubringen, aufs neue um Fristverlängerung gebeten. Das Prisengericht erster Instanz habe indessen diesem Antrag nicht stattgegeben, und so sei es, dadurch daß das Prisengericht eine dem Prozeßvertreter unmögliche Handlung angeordnet habe, zur Abweisung der Reklamation gekommen.

Nach § 643 des japanischen Zivilgesetzbuchs bestehe ein Auftrag, wenn ein Teil einem anderen die Besorgung eines Rechtsgeschäfts übertrage und der andere die Besorgung übernehme. Wenn also der Reklamant den Vertreter telegraphisch beauftragt habe, die Freigabe der 375 Kisten Tee zu beantragen, und der Vertreter die Besorgung dieses Geschäfts übernehme und mit der Reklamation bereits begonnen habe, so müsse behauptet werden, daß die gesamten Vertretungsbefugnisse nunmehr dem Vertreter zustünden.

Obwohl § 17 der Prisengerichtsordnung die Formalitäten der Reklamation regele, sei doch nichts über die Beurkundung der Befugnisse eines Prozeßvertreters gesagt. Es sei daher unfraglich, daß dieselbe ebensowohl telegraphisch als durch sonstige Schriftstücke geschehen könne. Die Art der Beurkundung der Vertretungsbefugnis habe mit dem Prisenverfahren nichts zu tun. Das Prisengericht zu Sasebo habe aber erklärt, daß die Art der Beurkundung der Vollmacht mit dem Prisenverfahren im Zusammenhang stehe, und habe, obwohl die bestehenden Gesetze Formvorschriften für die Vollmacht nicht enthielten und daher eine nur telegraphische Vollmacht kein Hindernis darstelle, dahin entschieden, daß es einer formgerechten Vollmacht bedürfe. Da aber in der Entscheidung nicht klar gesagt sei, was diese sogenannte formgerechte Vollmacht sei, könne er dies nicht mit Sicherheit wissen. Wenn man Unterschrift und Siegel des Reklamanten verlange, so wäre das Resultat, daß der Vertreter, weil der Reklamant ein Siegel nicht führe, überhaupt eine Reklamation nicht erheben könne, was doch wohl ein gar zu ungerechter Schluß sei.

Daher werde Aufhebung des Urteils des Prisengerichts von Sasebo und Freigabe der dem Reklamanten gehörigen 375 Kisten Ceylon-Tee beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro vom Prisengericht in Sasebo sind folgende:

Es sei zweifellos richtig, daß die Vollmacht sich in ihren rechtlichen Beziehungen nach dem Zivilrecht richte. Daraus aber, daß das Zivilgesetzbuch keine Formvorschriften für eine Prozeßvertretung wie die vorliegende enthalte, könne man doch nicht ableiten, daß die einfache Willenserklärung dafür genüge. Derartige Formvorschriften bezögen sich auf das Verfahren, und es sei unbestreitbar, daß in Zivilsachen die Vorschriften der Zivilprozeßordnung zu befolgen seien. Gerade wie daher eine dem Artikel 64 der Zivilprozeßordnung nicht entsprechende Vollmacht ungültig sei, so sei die vorliegende Reklamation ohne Gültigkeit, weil der Prozeßvertreter das vorgeschriebene Prisenverfahren nicht beobachtet habe. Bezüglich von Prisensachen bestimme § 16, Absatz 2 der Prisengerichtsordnung, daß innerhalb einer Frist von 30 Tagen reklamiert werden könne; § 17, Absatz 2, daß Reklamanten sich nur durch japanische Rechtsanwälte vertreten lassen könnten; § 20, daß über weitere, das Verhandlungsverfahren betreffende Punkte, die in dem vorstehenden Artikel nicht erwähnt seien, das Prisengericht Bestimmung treffe. Daraufhin habe das Prisengericht zu Sasebo, als der Fall zuerst aufgetreten sei, bestimmt, daß in gleicher Weise, wie im Zivilprozeß, schriftliche Vollmacht erforderlich sein solle. In Fällen, wo sich die Reklamanten in einem fernen Orte befunden hätten, sei, wenn die Beibringung der vorgeschriebenen schriftlichen Vollmacht inner-

halb der Frist nicht möglich gewesen sei, zunächst auf Grund einer telegraphischen Vollmacht sowohl die Reklamation erhoben als auch die mündliche Verhandlung vorgenommen. Es sei indes von den Reklamanten nachträgliche Ergänzung der Vollmacht durch eine formgerechte schriftliche Urkunde verlangt worden, und alle Prozeßvertreter hätten auf Grund dieses Verfahrens ihr Urteil erhalten. Nur der Vertreter des vorliegenden Falls, Akao Hikosaku, behaupte, nachdem ihm eine ausreichende Fristverlängerung gewährt worden sei und die schriftliche Vollmacht durch sein eigenes Verschulden nicht rechtzeitig eingetroffen sei, daß die Prisenvorschriften eine bestimmte Form für die Vollmacht nicht vorschrieben und daß mit einem Telegramm dem Erforderlichen genügt sei. In gewissem Sinne sei freilich ein Telegramm auch eine Urkunde und man könne sagen, daß eine telegraphische Vollmacht auch eine schriftliche Vollmacht sei. Aber es sei eine allgemeine Regel, daß derartige Urkunden eigenhändig gezeichnet oder gesiegelt sein müßten. Daher sei es unbestreitbar, daß ein Telegramm, welches alles dies entbehre, eine Urkunde in diesem Sinne nicht darstelle. Die in dem Urteil erster Instanz ausgesprochene Abweisung der Reklamation, weil ein Beweisdokument für die Vertretungsbefugnis nicht vorgebracht worden sei, die Reklamation daher den gesetzlichen Vorschriften nicht entspreche, sei daher zu Recht geschehen, und die dem Urteil gemachten Vorwürfe seien durchaus unbegründet.

Die Berufung müsse daher abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Prozeßvertreter Akao Hikosaku hat, wie aus den Akten hervorgeht, seine Vertretungsbefugnis lediglich durch eine von dem Postamt in Yokohama beglaubigte Telegrammabschrift bewiesen, und, da er der Anordnung des Prisengerichts erster Instanz, seine Vertretungsbefugnis in schriftlicher Beglaubigung beizubringen, nicht nachgekommen ist, so ist ein Urteil auf Abweisung der Reklamation ergangen. Hierbei ist auf Grund von § 20 der Prisengerichtsordnung lediglich ein Grundsatz angewandt worden, welcher eine charakteristische und für die betreffenden Behörden beim Verfahren unbedingt zu beobachtende Vorschrift aller Prozeßordnungen ist.

Das Prisengericht zu Sasebo hat vor Fällung des Urteils der telegraphischen Vollmacht die Anerkennung verweigert und unter Zugrundelegung des obengenannten, für die Vollmacht maßgebenden Paragraphen eine bestimmte Frist vorgeschrieben und die Ergänzung der telegraphischen Vollmacht durch eine schriftliche Urkunde angeordnet. Wenn der Prozeßvertreter behaupten wollte, daß seine Reklamation den gesetzlichen Vorschriften entspreche, so hätte er innerhalb der vom Prisengericht vorgeschriebenen Frist sich nach dem von demselben vorgeschriebenen Verfahren richten und die Vertretungsbefugnis durch eine

schriftliche Urkunde beweisen müssen. Da das Prisengericht bei Erlaß dieser Anordnung durchaus befugt war, eine seiner Ansicht nach angemessene Frist zu stellen, so durfte der Prozeßvertreter von dieser Frist nicht abweichen. Es ist unmöglich zu bestreiten, daß die Vorschriften über den Beweis der Vertretungsbefugnis einen Teil des Prozeßrechts in Prisensachen bilden müssen, da dieselben für die Frage, ob die Reklamation zu Recht besteht, von entscheidender Wichtigkeit sind.

Aus diesen Gründen kann weder die Behauptung des Prozeßvertreters, daß das Gericht erster Instanz ihm durch Festsetzung der Frist etwas Unmögliches auferlegt habe, noch auch die, daß durch das Telegramm zwischen ihm und dem Reklamanten das Vollmachtsverhältnis tatsächlich begründet sei, als stichhaltig anerkannt werden.

Die Entscheidung des Gerichts erster Instanz, daß der Reklamant sich bei Erhebung der Reklamation nicht an die Prozeßvorschriften gehalten habe, und die damit begründete Abweisung der Reklamation ist daher zu Recht getroffen, und es wird, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 7. Januar 1905 im Oberprisengericht.

Reklamant: Der chinesische Staatsuntertan An Wo Tai in Hongkong.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ikoma Takehiko, Nagasaki, Higashifurukawamachi.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Manchuria" verladenen 200 Säcke Chinareis und 1 Kiste Kleidungsstücke werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter wurden in Hongkong auf dem russischen Dampfer „Manchuria" verladen, die 200 Säcke Chinareis mit Bestimmung nach Wladiwostok, die eine Kiste Kleidungsstücke mit Bestimmung nach dem russischen Pachtgebiet Dalni. Am 9. Februar 1904 wurden sie auf der Höhe von Port Arthur zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt.

Die Tatsachen sind von dem Vertreter des Reklamanten anerkannt und werden außerdem bewiesen durch die Aussageschrift des Stell-

vertreters des Kommandanten des beschlagnehmenden Schiffs, Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 1. Offiziers O. Tampio, das Tagebuch, das Ladungsverzeichnis und die Konnossemente vom Dampfer „Manchuria".

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters sind folgende:

1. Da die Wissenschaft auf dem Standpunkt stehe, daß das Privatvermögen zur See wie solches zu Lande unverletzlich sein müsse, so müßten die zur Verhandlung stehenden Güter in Befolgung dieses Grundsatzes freigegeben werden.

2. Nach der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 könnten neutrale Güter auf feindlichem Schiff, sofern sie nicht Konterbande seien, nicht beschlagnahmt werden. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien vor Eröffnung des Krieges von einem neutralen Absender an einen neutralen Empfänger versandt worden und seien nicht Konterbande. Da der unter den Gütern befindliche Reis nur als Nahrung für Chinesen diene, und auch die Kleidungsstücke lediglich für den Gebrauch des vorübergehend in Dalni aufenthältlichen chinesischen Eigentümers bestimmt seien, so sei es klar, daß die zur Verhandlung stehenden Güter nicht zum Kriegsgebrauch des Feindes verwandt werden könnten. Es werde daher die Freigabe der Güter beantragt.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht in der Hauptsache dahin, daß die zur Verhandlung stehenden Güter, da sie für Empfänger, die im Feindesland wohnhaft seien, bestimmt gewesen, als diesen gehörig und daher als feindlich zu erachten seien.

Es werde daher ihre Einziehung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach den Bestimmungen und der Praxis des gegenwärtigen Völkerrechts kann feindliches Gut auf feindlichem Schiff, ob Konterbande oder nicht, ob vor dem Kriege verschifft oder nicht, ob für den Kriegsgebrauch des Feindes dienlich oder nicht, beschlagnahmt werden, und die Frage, ob Güter feindlich sind oder nicht, bestimmt sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers, nicht nach dessen Nationalität.[1])

Ferner wird bezüglich von Gütern, die von einem Absender in neutralem Gebiet an einen Empfänger im feindlichen Gebiet abgeschickt sind, angenommen, daß dieselben in das Eigentum des Empfängers übergegangen sind. Wenn der Interessent das Gegenteil geltend machen will, so liegt ihm der Gegenbeweis ob.

Da nun von den zur Verhandlung stehenden Gütern die 200 Säcke Reis an einen Empfänger in Wladiwostok, die 1 Kiste Kleidungsstücke an einen Empfänger in dem als Feindesland zu betrachtenden

[1]) V. §§ 8, 3 und 4.

Pachtgebiet Dalni versandt worden sind und der Prozeßvertreter des Reklamanten für seine Behauptung, die Güter stünden im Eigentum des neutralen Absenders, nicht den geringsten Beweis erbracht hat, so kann diese Behauptung nicht anerkannt werden, und die zur Verhandlung stehenden Güter unterliegen in Gemäßheit der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 als feindliche Güter auf feindlichem Schiff der Einziehung. [2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der in Hongkong wohnhafte chinesische Staatsuntertan An Wo Tai.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ikoma Takehiko, Nagasaki, Higashifurukawamachi.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen der auf dem russischen Dampfer „Manchuria", welcher am 9. Februar 1904 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden ist, verschifften 200 Säcke Reis und 1 Kiste Kleidungsstücke auf Einziehung derselben erkannt. Gegen dieses Urteil hat der Prozeßvertreter des Reklamanten An Wo Tai, der Rechtsanwalt Ikoma Takehiko, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Prozeßvertreters Ikoma Takehiko und ihre Begründung sind folgende:

Der Berufungsreklamant habe in Unkenntnis des Kriegszustandes zwischen Japan und Rußland 200 Sack chinesischen Reis, um sie durch den Leiter seiner Niederlassung in Wladiwostok als Nahrungsmittel an dort lebende Chinesen verkaufen zu lassen, an diesen abgesandt.

Ferner habe sein Bekannter, der chinesische Staatsuntertan Kwong Chaw, Faktor der chinesischen Firma Tack Woo & Co. in Dalni, wohnhaft in Hongkong, wo er die Geschäfte der Firma besorge, und nur in Angelegenheiten der Firma auf einige Monate je nach Ablauf der Geschäfte in Dalni aufhältlich, ihn schriftlich gebeten, Kleidungsstücke, die er zum Wechseln brauche, von seiner Frau zu holen und ihm zu schicken. Dies habe er dessen Frau erzählt, habe von ihr die Kleider erhalten und sie an die genannte Firma adressiert.

---

[2]) V. § 40.

Diese Güter habe der Reklamant am 1. Februar auf den im Hafen von Hongkong liegenden Dampfer der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft „Manchuria“ verschifft und abgesandt.

Am 6. Februar 1904 habe Japan die diplomatischen Beziehungen mit Rußland abgebrochen und eine Erklärung dahin abgegeben, daß es nach eigenen Entschließungen verfahren werde. Schließlich sei, nachdem die beiden Geschwader Kanonenfeuer ausgetauscht hätten, der Krieg für eröffnet angesehen, und am 9. Februar der Dampfer „Manchuria“ auf der Höhe von Port Arthur von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tatsuta“ aufgebracht worden. Mit dem Schiff zusammen sei der erwähnte Reis und die Kleidungsstücke beschlagnahmt worden.

Aber diese Güter seien Eigentum eines neutralen Staatsangehörigen und ihrem Charakter nach keine Kriegskonterbande. Auch seien sie nicht für die russische Armee oder Marine verschifft worden und hätten auch nicht an diese geliefert werden sollen. Daher läge ein Grund für ihre Beschlagnahme nicht vor. Das Sasebo-Prisengericht habe die Güter für feindliche erklärt und auf ihre Einziehung entschieden. Diese Entscheidung sei unrechtmäßig und es werde dagegen die Berufung erhoben.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro vom Prisengericht in Sasebo sind folgende:

Der Absender der zur Verhandlung stehenden Güter mache als Berufungsreklamant geltend, daß er von dem Kriegszustand keine Kenntnis gehabt habe, daß die Güter neutral und keine Konterbande seien, daß sie nicht an die russische Armee oder Marine verschifft worden seien und nicht an diese hätten geliefert werden sollen, daß folglich kein Grund für ihre Beschlagnahme vorliege.

Die genannten Güter seien indessen auf einem feindlichen Handelsschiff verladen und nach dem feindlichen Dalni bestimmt gewesen. Es sei erwiesen, daß sie im Eigentum eines in Dalni ansässigen und dort Handel treibenden Chinesen stünden. Daher seien sie feindliche Güter und könnten nicht für neutral erklärt werden. Was den Punkt anlange, daß der Eigentümer der Kleider nicht mit der Absicht dauernden Wohnsitzes in Dalni ansässig gewesen, sondern nur auf einige Monate dort aufenthältlich gewesen sei, so hätte der Reklamant, dem die Beweislast hierfür obläge, dies beweisen müssen. Der Prozeßvertreter habe dies jedoch nur einmal mündlich behauptet, ohne dafür Beweis zu führen, daher seien die Güter füglich als feindlich zu erkennen. Die Tatsache, daß der Kriegszustand nicht bekannt gewesen sei, könne feindliche Güter auf feindlichem Schiff, wie im vorliegenden Falle, nicht der Beschlagnahme entziehen.

Es werde daher Verwerfung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird wie folgt begründet:

Die von dem in Hongkong wohnhaften An Wo Tai auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria" verschifften und für den in Wladiwostok ansässigen Yee Tai bestimmten 200 Sack Reis und die für die in dem russischen Pachtgebiet Dalni niederlässige Firma Tack Woo & Co. bestimmte eine Kiste Kleidungsstücke sind auf der Reise am 9. Februar 1904, also nach Eröffnung des japanisch-russischen Krieges, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden.

Es ist von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt, und das Oberprisengericht erachtet dies als den Verhältnissen gerecht werdend, daß Güter, welche von Personen mit neutralem Wohnsitz zur Kriegszeit auf feindlichem Schiff an einen Empfänger im Feindesgebiet abgesandt werden, feindlichen Charakters sind und daher der Einziehung verfallen.

Der Prozeßvertreter behauptet freilich, die 200 Säcke Reis seien neutrale Güter und könnten nicht beschlagnahmt werden. Das Oberprisengericht ist jedoch der Ansicht, daß die Anerkennung des Domizilprinzips der Logik der Verhältnisse entspricht, und daher ist die Behauptung des Reklamanten, daß die zur Verhandlung stehenden Güter neutralen Charakters seien, unbegründet.

Des weiteren behauptet der Prozeßvertreter, daß die an den vorübergehend in Dalni aufenthältlichen Faktor der Firma Tack Woo & Co., den Chinesen Kwong Chaw versandte Kiste mit Kleidungsstücken neutral sei und nicht beschlagnahmt werden könne. Das Ladungsverzeichnis und die Konnossemente aber weisen die Firma Tack Woo & Co in Dalni als Empfänger aus, und demgegenüber ist das Eigentum des Kwong Chaw an diesen Gütern sowie sein nur vorübergehender Aufenthalt in Dalni nicht bewiesen worden. Daher sind die Behauptungen des Prozeßvertreters bezüglich dieses Punktes als unbegründet zu erachten.

Ferner führt der Reklamant an, daß die Verschiffung der zur Verhandlung stehenden Güter vor der Kriegseröffnung erfolgt sei und daß er von der Kriegseröffnung zwischen Japan und Rußland keine Kenntnis gehabt habe. Da aber nach Völkerrechtspraxis feindliche Güter deshalb nicht der Aufbringung entgehen können, weil sie vor der Kriegseröffnung verschifft sind oder der Verschiffer von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt hat, so ist auch dieser Punkt der Behauptungen des Prozeßvertreters hinfällig.

Es wird daher wie folgt entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 17. Januar 1905 im Oberprisengericht.

Reklamant: Yue Wo Loong in Hongkong.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ikoma Takehiko, Nagasaki, Higashifurukawamachi.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer verladenen 307 Säcke Chinareis werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 307 Säcke Chinareis wurden mit Bestimmung für Wladiwostok in Hongkong auf dem russischen Dampfer „Manchuria“ verschifft und am 9. Februar 1904 auf der Höhe von Port Arthur zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta“ beschlagnahmt.

Diese Tatsachen sind von dem Vertreter des Reklamanten anerkannt und werden außerdem bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten des beschlagnehmenden Schiffs, Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 1. Offiziers O. Tampio vom Dampfer „Manchuria“, das Tagebuch und das Ladungsverzeichnis.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters sind folgende:

1. Da die Wissenschaft auf dem Standpunkt stehe, daß das Privatvermögen zur See, wie solches zu Lande unverletzlich sein müsse, so müßten die zur Verhandlung stehenden Güter in Befolgung dieses Grundsatzes freigegeben werden.

2. Nach der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 könnten neutrale Güter auf feindlichem Schiff, sofern sie nicht Konterbande seien, nicht beschlagnahmt werden. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien vor Eröffnung des Krieges von einem neutralen Absender an einen neutralen Empfänger versandt worden und seien nicht Konterbande. Daher müßten sie freigegeben werden.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht im wesentlichen dahin, daß die Behauptungen des Prozeßvertreters des Reklamanten sämtlich grundlos seien und daß die zur Verhandlung stehenden Güter als feindliche einzuziehen seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach den Bestimmungen und der Praxis des gegenwärtigen Völkerrechts können feindliche Güter auf feindlichem Schiff gleichviel ob Konterbande oder nicht, beschlagnahmt werden, und die Frage, ob

Güter feindliche sind oder nicht, bestimmt sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers.[1])

Ferner wird bezüglich von Gütern, die von einem Absender in neutralem Gebiet an einen Empfänger im Feindesland versandt worden sind, in Ermangelung gegenteiligen Beweises angenommen, daß dieselben mit dem Zeitpunkt der Verschiffung in das Eigentum des Empfängers übergehen. Der Beweis über diesen Punkt ist also von dem Reklamanten zu erbringen.

Da nun die zur Verhandlung stehenden Güter auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria" mit Bestimmung für einen in Wladiwostok wohnhaften Empfänger verschifft worden sind und der Prozeßvertreter des Reklamanten für seine Behauptung, die Güter stünden im Eigentum des neutralen Absenders, nicht den geringsten Beweis erbracht hat, so kann diese Behauptung nicht anerkannt werden, und die zur Verhandlung stehenden Güter unterliegen in Gemäßheit der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 als feindliche Güter auf feindlichem Schiff der Einziehung.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der chinesische Staatsuntertan Yue Wo Loong, wohnhaft in Hongkong.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ikoma Takehiko, Nagasaki, Higashifurukawamachi.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen der Beschlagnahme von 307 Sack chinesischen Reis, welche auf dem russischen Dampfer „Manchuria" verschifft und mit diesem zusammen am 9. Februar 1904 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden waren, ein Urteil auf Einziehung dieser Güter erlassen. Gegen dieses Urteil hat der Prozeßvertreter des Reklamanten Yue Wo Loong, der Rechtsanwalt Ikoma Takehiko, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

[1]) V. §§ 8, 3 und 4. — [2]) V. § 40.

Die Hauptpunkte der Berufung des Prozeßvertreters des Reklamanten Ikoma Takehiko und deren Begründung sind folgende:

Der Reklamant habe ohne Kenntnis von der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland am 1. Februar 1904 307 Sack chinesischen Reis für den Leiter seiner Filiale „Kwong Tai Seng“ in Wladiwostok, den chinesischen Staatsuntertan Au Yong Pang, mit der Absicht sie durch ihn an dort wohnende Chinesen verkaufen zu lassen, auf dem in Hongkong liegenden Dampfer der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft „Manchuria“ verschifft. Nach ihrer Abreise, am 6. Februar, habe Japan die diplomatischen Beziehungen mit Rußland abgebrochen und eine Erklärung dahin abgegeben, daß es nach eigenen Entschließungen verfahren werde. Schließlich sei, nachdem die beiden Geschwader Kanonenfeuer ausgetauscht hätten, der Krieg für eröffnet angesehen und am 9. Februar der Dampfer „Manchuria“ auf der Höhe von Port Arthur von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta“ aufgebracht worden. Hierbei sei auch der genannte Reis beschlagnahmt worden.

Diese Ladungsstücke seien aber Eigentum eines neutralen Staatsangehörigen und ihrem Charakter nach keine Kriegskonterbande. Auch seien sie nicht für die russische Armee oder Marine verschifft worden und hätten auch nicht an diese geliefert werden sollen. Daher liege ein Grund für ihre Beschlagnahme nicht vor. Das Sasebo-Prisengericht habe die Güter für feindliche erklärt und auf ihre Einziehung entschieden. Diese Entscheidung sei unrechtmäßig und es werde dagegen die Berufung erhoben.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro vom Prisengericht in Sasebo sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien Handelswaren, welche an einen im Handelsgewerbe in Wladiwostok ansässigen chinesischen Staatsuntertan auf einem feindlichen Schiff versandt worden seien. Sie seien daher feindliche Güter und unterlägen, wenn sie auch keine Konterbande seien, der Einziehung.

Da ferner nach den Gewohnheiten und Bestimmungen des gegenwärtigen Völkerrechts die Tatsache, daß der Absender von der Eröffnung des Krieges nichts gewußt habe, kein Grund sei, weshalb Güter, wie die im vorliegenden Falle, der Beschlagnahme entgehen sollten, so sei das Urteil erster Instanz gerechtfertigt und die Berufung unbegründet.

Es werde deshalb Abweisung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Die von dem in Hongkong wohnenden Yue Wo Loong auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria“ verschifften und für den in Wladiwostok wohnhaften

Kwong Tai Seng bestimmten zur Verhandlung stehenden Güter sind auf der Reise dorthin am 9. Februar 1904, also nach Eröffnung des japanisch-russischen Krieges, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden.

Es ist von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt, und das Oberprisengericht erachtet dies als den Verhältnissen gerecht werdend, daß Güter, welche von Personen mit neutralem Wohnsitz zur Kriegszeit auf feindlichem Schiff an einen Empfänger im Feindesgebiet abgesendet werden, feindlichen Charakters sind und daher der Einziehung unterliegen.

Der Prozeßvertreter behauptet freilich, die 200 Säcke Reis seien neutrale Güter und könnten nicht beschlagnahmt werden. Das Oberprisengericht ist jedoch der Ansicht, daß die Anerkennung des Domizilprinzips der Logik der Verhältnisse entspricht, und daher ist die Behauptung des Reklamanten, daß die zur Verhandlung stehenden Güter neutralen Charakters seien, unbegründet.

Ferner führt der Reklamant an, daß die Verschiffung der zur Verhandlung stehenden Güter vor der Kriegseröffnung erfolgt sei und daß er von der Kriegseröffnung zwischen Japan und Rußland keine Kenntnis gehabt habe. Da aber nach Völkerrechtspraxis feindliche Güter deshalb nicht der Aufbringung entgehen können, weil sie vor der Kriegseröffnung verschifft sind oder der Verschiffer von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt hat, so ist auch dieser Punkt der Behauptungen des Prozeßvertreters hinfällig.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 17. Januar 1905 im Oberprisengericht.

Reklamant: Die in London niederlässige Bankfirma Frederic Haß & Co., vertreten durch ihren Prokuristen, den englischen Staatsangehörigen F. H. Hill, wohnhaft in Yokohama Yamashitacho Nr. 71.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, ebendaselbst Nr. 14.

In Sachen der Beschlagnahme von Ladungsstücken des russischen Dampfers „Manchuria" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Manchuria" verladenen 513 Kolli Tee (gezeichnet ▽) und 596 Kolli Tee (gezeichnet □) werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung Tee ist in Colombo auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria" verschifft und mit Bestimmung nach Moskau abgesandt worden. Auf der Reise nach Port Arthur wurde sie am 9. Februar 1904, 9 Uhr vormittags, zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" auf der Höhe von Port Arthur beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Reklamationsschrift, die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten des beschlagnehmenden Schiffs, Kapitänleutnants Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns K. Prahl und des 1. Offiziers O. Tampio, das Ladungsverzeichnis und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters des Reklamanten sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien von der Firma Rodewald & Heath in Colombo am 11. Januar 1904 mit Konnossementen, die für Order der genannten Firma ausgestellt waren, auf dem Dampfer „Manchuria" verschifft und mit der Bestimmung nach Moskau in Rußland via Dalni abgeschickt worden, wo sie an die Order der Absender abgeliefert werden sollten.

1. Da der Absender der zur Verhandlung stehenden Güter es in seinem Belieben gehabt habe, mit denselben je nach Zahlung oder Nichtzahlung des Betrags des von ihm gezogenen Wechsels zu verfahren, so seien die Güter zur Zeit der Aufbringung noch Eigentum des neutralen Absenders gewesen und könnten daher nicht als Feindesgut eingezogen werden.

2. Da der Reklamant den erwähnten Warenwechsel acceptiert und Zahlung dafür geleistet habe, so habe er bedeutendes Interesse an den zur Verhandlung stehenden Gütern und beantrage ihre Freigabe.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht im wesentlichen dahin, daß die Ausführungen des Prozeßvertreters des Reklamanten unbegründet und die Güter einzuziehen seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Reklamant macht geltend, daß die zur Verhandlung stehenden Güter, weil sie an die Order des Absenders in Moskau abzuliefern waren, zur Zeit der Aufbringung noch im Eigentum der neutralen Absender gestanden hätten und daher nicht für feindlich erklärt werden könnten.

Aus den von dem Prozeßvertreter des Reklamanten vorgelegten Beweisdokumenten Nr. II 1 und 2 geht jedoch hervor, daß der Absender die 596 Kolli Tee (gezeichnet ☐) auf das Konto der Teehandlung

Medowjesew's Erben in Moskau gesetzt und einen Warenwechsel darüber gezogen hat, dessen Prima er an diese Firma schickte. Daher ist die genannte Gesellschaft als die Empfängerin anzusehen. Die 513 Kolli Tee (gezeichnet ▽) waren an W. J. Popoff & Co. in Moskau abgeschickt. Daß diese Firma die Empfängerin ist, muß nach den Beweisstücken III 1 und 2 und nach der Übersetzung des von dem Reklamanten an den Prozeßvertreter gerichteten Telegramms vom 25. Mai dieses Jahres als erwiesen erachtet werden. Lediglich dadurch, daß die Konnossemente auf Order lauten, kann die obige Annahme nicht umgestoßen werden.

Nach dem Völkerrecht müssen feindliche Güter auf feindlichem Schiff, gleichviel ob sie vor der Kriegseröffnung verschifft worden sind oder nicht, eingezogen werden, und die Frage, ob Güter feindlich sind oder nicht, bestimmt sich nach dem Wohnsitz des Eigentümers.[1]) Ferner wird bezüglich von Gütern, die von einem Absender in neutralem Gebiet an einen Empfänger im Feindesland versandt werden, in Ermangelung gegenteiligen Beweises angenommen, daß dieselben mit dem Zeitpunkt der Verschiffung in das Eigentum des Empfängers übergehen.

Da der Prozeßvertreter diesen Gegenbeweis nicht erbracht hat, so muß angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehenden Güter zur Zeit der Aufbringung bereits in das Eigentum einer feindlichen Person übergegangen waren. Da so die genannten Güter feindliche sind, so kann Punkt 1 der Ausführungen des Reklamanten nicht anerkannt werden.

Da die Güter feindliche sind und nach Völkerrecht das Recht des Captors an feindlichem Gut absolut ist, so können irgendwelche anderen Rechtsansprüche an dieselben nicht anerkannt werden. So ist auch Punkt 2 der Behauptungen des Prozeßvertreters des Reklamanten hinfällig.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.[2])

Verkündet am 27. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die in London niederlässige Bankfirma Frederic Haß & Co., vertreten durch ihren Prokuristen, den englischen Staatsangehörigen F. H. Hill, Yokohama, Yamashitacho 71.

---

[1]) V. §§ 8, 3 und 4. — [2]) V. § 40.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, wohnhaft ebendaselbst, Yamashitacho 14.

Am 27. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in Sachen der Beschlagnahme von 513 Kolli Tee, gezeichnet ▽, und 596 Kolli Tee, gezeichnet □, welche auf dem russischen Dampfer „Manchuria" verschifft und zusammen mit diesem am 9. Februar 1904 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden waren, auf Einziehung derselben erkannt. Gegen dieses Urteil hat der Prozeßvertreter des Reklamanten, des Prokuristen F. H. Hill der Londoner Bankfirma Frederic Haß & Co., der Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Prozeßvertreters Masushima Rokuichiro und ihre Begründung sind folgende:

1. Das Urteil erster Instanz habe die von dem Reklamanten behaupteten Tatsachen falsch verstanden. Es werde dort als Vorbringen des Reklamanten aufgeführt, daß die Güter nach den von der Firma Rodewald & Heath in Colombo ausgestellten, auf Order lautenden Konnossementen auf der „Manchuria" zu verschiffen und über Dalni gehend an die Order des Absenders in Moskau abzuliefern waren. Reklamant habe indes den Ausdruck „an die Order des Absenders in Moskau" nicht gebraucht. Punkt II, 1 und Punkt III, 1 der Reklamation wolle vielmehr mit den Worten „Ablieferung-Orderperson-Absender" klar machen, daß das Verfügungsrecht über die genannten Güter der neutralen Firma Rodewald & Heath zustehe. In dem in den Punkten II, 1 und III, 1 der Reklamation sich findenden Passus „Ablieferung-Orderperson-[3]) Absender" sei, wie geschrieben, unter „Orderperson" der Absender in Colombo zu verstehen. Das bedeute, daß es vollständig in der Hand des Absenders gelegen habe, den Empfänger zu bestimmen. Wenn, wie im vorliegenden Falle, der jeweilige Besteller keine Barzahlung geleistet habe, sondern, wie es handelsüblich sei, die Transaktion gegen Wechsel geschehe, so entstünden die obligatorischen Rechtsbeziehungen zwischen Absender und Empfänger erst nach Akzeptation durch das darin liegende Zahlungsversprechen des Akzeptanten. Bis zur Zahlung des Wechselbetrags stehe das Recht der Verfügung über die Güter und somit der Bestimmung, an wen sie auszuliefern

[3]) Um das von dem Prozeßvertreter behauptete Mißverständnis in der Übersetzung verständlich zu machen, mußte das Wort „sashizunin" mit „Orderperson" wörtlich übertragen werden. Das Ausdruck ist zweideutig. Der Prozeßvertreter versteht darunter die Person, welche die Order zu geben hat, und er sagt, das Gericht habe fälschlich darunter die Person verstanden, auf welche die Order laute.

seien, dem Absender zu. Dies sei vom Handelsrecht, welches einen Teil des Völkerrechts bilde, anerkannt.

Da ferner die zur Verhandlung stehenden Güter während des Seetransports beschlagnahmt worden seien, so liege noch nicht einmal ein Übergang des Besitzrechts auf einen Dritten vor. Das Eigentumsrecht stehe daher unverändert dem Absender zu. (S. die Ergänzung 2 der Berufungsgründe vom 26. September 1904).

Das Urteil erster Instanz habe diesen wichtigen Punkt falsch verstanden und sei daher unzutreffend.

2. Das Urteil erster Instanz habe angenommen, daß die Teehandlung Medowjesew's Erben in Moskau die Empfängerin der unter den zur Verhandlung stehenden Gütern befindlichen mit □ gezeichneten 596 Kolli Tee sei, weil die Absender das Konto dieser Firma dafür belastet und ihr ein Exemplar des dafür gezogenen Warenwechsels geschickt habe. Ebenso habe das erstinstanzliche Urteil, da die △ gezeichneten 513 Kolli Tee an die gleichfalls in Moskau niederlässige Firma W. J. Popoff versandt worden seien, angenommen, daß diese die Empfängerin sei. Die Annahme sei unrichtig, denn sie berücksichtige nicht die in Punkt II, 1 und III, 1 der Reklamation sich findenden Worte „Ablieferungs-Orderperson-Absender" und lasse so völlig außer acht, daß hier die in Punkt 1 dargelegte handelsübliche Art der Transaktion vorliege. Die Trassierung des für diesen Tee ausgestellten Warenwechsels sei geschehen, um bis zum Akzept des Wechsels, d. h. bis zur Zahlung seines Betrags das Eigentumsrecht an den Gütern nicht auf den Empfänger übergehen zu lassen. Daher seien auch die Konnossemente von dem Absender in der Weise ausgestellt, daß sie an seine Order auszuliefern gewesen wären. Sie seien daher verschieden von gewöhnlichen Konnossementen, in welchen der Absender den Empfänger der von ihm abgesandten Güter bestimmt benenne. Da in dem vorliegenden Fall die Wechsel noch nicht von den beiden genannten Firmen, vielmehr nur von dem Reklamanten akzeptiert seien, so könnten die beiden Firmen, selbst wenn sie die genannten Konnossemente empfangen haben würden, doch die Waren nicht ausgehändigt erhalten. Tatsächlich hätten sie aber die Konnossemente nicht empfangen, und man könne daher nicht behaupten, daß sie das Eigentumsrecht erworben hätten.

Da demnach das Eigentumsrecht an den zur Verhandlung stehenden Gütern dem neutralen Absender, einem englischen Staatsangehörigen zustehe, so seien dieselben nicht feindlich. (Vgl. die Ergänzung der Berufungsgründe vom 13. Juni 1904 und desgleichen vom 7. Oktober desselben Jahres Nr. 3).

3. Das Urteil erster Instanz habe bezüglich der zur Verhandlung stehenden Güter entschieden, daß nach dem Völkerrecht feindliche Güter

auf feindlichem Schiff, gleichgültig ob sie vor der Kriegseröffnung verschifft seien oder nicht, selbstverständlich der Beschlagnahme unterlägen; daß die Frage, ob Güter feindlich seien oder nicht, sich nach dem Wohnort des Eigentümers bestimme; und daß Güter, welche von einem in neutralem Gebiet ansässigen Absender an einen Empfänger in Feindesgebiet entsandt würden, in Ermanglung ausdrücklichen Gegenbeweises mit der Absendung in das Eigentum des Empfängers übergingen. Diese Entscheidung widerlaufe dem Recht. Denn nach der japanischen Prisenordnung bestimme sich die Landeszugehörigkeit von Gütern nach der Landeszugehörigkeit des Eigentümers. Was aber das Eigentum an den zur Verhandlung stehenden Gütern angehe, so gehe bereits aus Punkt II, 1 und III, 1 der Reklamation klar hervor, daß es der Firma Rodewald & Heath zustehe und daß das Urteil erster Instanz die oben dargelegten Handelsgebräuche nicht verstanden und daher falsch entschieden habe.

4. Ebenso sei die Entscheidung des Urteils erster Instanz unzutreffend, daß, weil der Gegenbeweis nicht erbracht sei, angenommen werden müsse, daß das Eigentum an den zur Verhandlung stehenden Gütern zur Zeit der Beschlagnahme bereits auf eine feindliche Person übergegangen gewesen sei.

Wie nämlich aus Punkt 1 der Reklamation hervorgehe, so seien, da sowohl der Absender wie auch der Reklamant neutrale englische Staatsangehörige seien, die Güter neutral.

Ferner sei es eine Handelsgewohnheit, die einen Teil des Völkerrechts bilde, daß ein Absender, solange der Besteller den dem Preis der Güter entsprechenden Wechselbetrag noch nicht gezahlt habe, wenn ein Krieg ausbreche, jederzeit die Ablieferung der Waren zu verhindern berechtigt sei. (Vgl. Ergänzung Nr. 1 der Berufungsgründe vom 7. Oktober 1904.)

5. Das Urteil erster Instanz habe das Recht der Beschlagnahme für absolut erklärt und entschieden, daß die Rechtsansprüche des Reklamanten an den zur Verhandlung stehenden Gütern nicht zu beachten seien.

Der Reklamant sei, wie bereits erwähnt, neutraler Nationalität und sei der Akzeptant der für die zur Verhandlung stehenden Güter gezogenen Wechsel und sei dadurch verpflichtet, die Transaktionssumme darzuleihen. Er sei im Besitz der richtig indossierten Konnossemente, welche die Herleitung des Eigentumsrechts an den zur Verhandlung stehenden Gütern bewiesen, daher habe er rechtliches Interesse an denselben. (Vgl. die Ergänzung Nr. 1 der Berufungsgründe vom 26. September 1904, desgleichen Nr. 2 vom 7. Oktober desselben Jahres, desgleichen vom 25. Oktober desselben Jahres.)

6. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien etwa einen Monat

vor Ausbruch des Krieges verschifft worden. Weder die Reederei noch die Absender hätten von der Kriegseröffnung etwas gewußt. Ferner sei die Beschlagnahme vor der Veröffentlichung der Kriegserklärung geschehen, und daher sei die Beschlagnahme unrechtmäßig.

7. Nach der im Jahre 1882 von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft in Turin beschlossenen Seeprisenordnung könne feindliches Privatvermögen erst nach Eröffnung des Krieges beschlagnahmt werden. Auch beschränke sich die Beschlagnahme von feindlichen Schiffen und deren Ladung auf solche Fälle, wo der Kapitän von dem Kriege Kenntnis gehabt habe und wo erwiesenermaßen ein den Zwecken des Feindes dienender oder nach einem feindlichen Platz bestimmter verbotener Transport vorliege. Diese Bestimmungen seien von der öffentlichen Meinung der ganzen Welt anerkannt, und es sei außer Zweifel, daß auch Japan nicht zögern werde, die Billigkeit derselben anzuerkennen. Es werde daher um eine Entscheidung im Sinne dieser Bestimmungen gebeten.

8. Absatz 3 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 verwerfe es, daß Güter, welche, wie die zur Verhandlung stehenden, erwiesenermaßen im Eigentum neutraler Personen stünden, als gute Prise verurteilt werden dürften.

9. Ein Prisengericht sei verschieden von den gewöhnlichen Landesgerichten. Während diese sich genau an die Gesetze ihres Landes zu halten hätten, sei ein Prisengericht an keine völkerrechtlichen Gesetzesnormen gebunden. Es müsse bei Erlaß einer Entscheidung nach den besonderen Verhältnissen des Falles urteilen. Eine Prisengerichtsentscheidung sei daher verschieden von einem richterlichen Urteil. Die Bestimmungen und Gewohnheiten des Völkerrechts kämen dafür lediglich höchstens als Material in Betracht. Reklamant hoffe daher, daß die neueren Normen des Völkerrechts anerkannt und mit ihrer Anwendung in der Praxis hier ein Anfang gemacht werde.

Der Staatsanwalt beim Sasebo-Prisengericht, Yamamoto Tatsurokuro, hat hierauf im wesentlichen folgendes erwidert:

Der Berufungsreklamant behaupte in Punkt 1, das Urteil erster Instanz habe die von dem Reklamanten aufgeführten Tatsachen falsch verstanden. Es werde dort von „Gütern, welche an die Order des Absenders in Moskau abzuliefern seien" gesprochen. Der Reklamant habe aber einen derartigen Ausdruck nicht gebraucht. Der Sinn des Ausdrucks „Ablieferung - Orderperson - Absender" sei, wie geschrieben, dahin zu verstehen, daß die Firma Rodewald & Heath das Verfügungsrecht über die Güter hätte. Das Urteil erster Instanz gründe sich daher auf einer irrtümlichen Annahme und sei unzutreffend.

Demgegenüber sei zu bemerken, daß das Urteil die Behauptungen des Reklamanten nur in den Hauptpunkten wiedergebe und daß die

von dem Reklamanten eingereichten Dokumente und Erklärungen dort nicht in voller Länge verzeichnet seien. Es bedürfe jedoch kaum einer Erörterung, daß es genüge, den Sinn richtig wiederzugeben, wenn auch der Wortlaut verschieden sein möge. Wenn der Reklamant sage, daß die Güter an eine von dem Absender in Colombo benannte Person in Moskau abzuliefern sei, so weiche dies von dem im Urteil Geschriebenen, nämlich daß die Güter an die Order des Absenders in Moskau abgeliefert werden sollten, dem Sinne nach nicht im geringsten ab. Wenn der Berufungsreklamant diesen Satz so auslegen wolle, als ob das Urteil habe sagen wollen, der Absender sei in Moskau ansässig,[4]) so müsse im Gegenteil dem Berufungsreklamanten vorgeworfen werden, daß er das Urteil mißverstanden habe, denn die in Moskau befindliche Person sei dort nicht als Absender, sondern als Empfänger bezeichnet.

2. Der Reklamant erkläre, daß die Annahme des erstinstanzlichen Urteils, die Empfänger der zur Verhandlung stehenden Güter seien die Teehandlung Medowjesew's Erben und die Firma W. J. Popoff in Moskau, unrichtig sei. Denn diese Annahme berücksichtige nicht die in den Beweisdokumenten sich findenden Worte „Ablieferung-Orderperson-Absender“ und lasse damit eine handelsübliche Gewohnheit völlig außer Acht.

Demgegenüber müsse gesagt werden, daß es freilich im allgemeinen bei kaufmännischen Transaktionen üblich sei, Waren, welche auf Bestellung verschickt würden, nach Ankunft gegen Zahlung auszuhändigen und daß ebenso üblicherweise bei großen Entfernungen die Zahlung in der Weise erfolge, daß ein Konnossement als Sicherheit gegeben und daraufhin ein Warenwechsel gezogen würde, dessen Inhaber alsdann von dem Käufer der Waren Zahlung gegen den Wechsel erhalte. Aber auch für derartige Güter gelte auf allen Meeren der Grundsatz, daß das Eigentum an ihnen mit der Verschiffung sogleich auf den Empfänger übergehe. Daher müßten Güter, welche auf die eben beschriebene Transaktionsweise von einem neutralen Lande nach feindlichem Gebiet transportiert würden, als feindliche Güter angesehen werden und der Beschlagnahme und Einziehung unterliegen können. In Friedenszeiten freilich bestünden mit Bezug auf den Eigentumsübergang vom Verkäufer auf den Käufer auf Grund der Abmachungen unter den Beteiligten oder besonderen Handelsgewohnheiten Ausnahmen, und die tatsächlich bestehenden Umstände fänden dann, wie der Reklamant es geltend mache, auch Berücksichtigung. In Kriegszeiten jedoch würden bei Seebeschlagnahmen derartige Ausnahmen nicht berücksichtigt, denn wenn man sie berücksichtige, so würde es dahin kommen, daß überhaupt kein Gut zur See beschlagnahmt werden könne.

---

[4]) Der Staatsanwalt hat offenbar den Gedankengang des Prozeßvertreters gar nicht verstanden.

3. Reklamant sage: das Urteil erster Instanz habe bezüglich der zur Verhandlung stehenden Güter entschieden, daß nach Völkerrecht feindliche Güter auf feindlichem Schiff, gleichgültig ob sie vor der Kriegseröffnung verschifft seien oder nicht, selbstverständlich der Beschlagnahme unterlägen; daß die Frage, ob Güter feindliche seien oder nicht, sich nach dem Wohnort des Eigentümers bestimme; und daß Güter, welche von einem in neutralem Gebiet ansässigen Absender an einen Empfänger im Feindesgebiet versandt würden, in Ermanglung ausdrücklichen Gegenbeweises mit der Absendung in das Eigentum des Empfängers übergingen. Diese Entscheidung widerliefe dem Recht. Denn nach der japanischen Prisenordnung bestimme sich die Landeszugehörigkeit von Gütern nach der Landeszugehörigkeit des Eigentümers usw.

Der Reklamant habe oft erörtert und behaupte dies auch jetzt wieder in Punkt 9 der Berufungsschrift, daß die Entscheidung eines Prisengerichts von einem richterlichen Urteil verschieden sei; daß es keine Gesetze gäbe, welche angewandt werden müßten; daß weder Präzedenzen noch Prisenordnungen irgendwie verbindlich seien. Trotzdem sage der Reklamant jetzt, die erstinstanzliche Entscheidung laufe der japanischen Prisenordnung zuwider und sei ungesetzmäßig. Damit setze sich der Reklamant mit seinen eigenen Argumenten in Widerspruch. Aus der japanischen Prisenordnung vom 15. März 1904 gehe übrigens klar hervor, daß Japan das Domizilprinzip angenommen habe. Es heiße dort:

> § 3. Die Landeszugehörigkeit von Personen wird ohne Rücksicht auf ihre Nationalität nach dem Lande bestimmt, in welchem sie zurzeit ihren Wohnsitz haben.
>
> § 4. Als Wohnsitz einer Person gilt der Ort, an welchem sie für die Dauer ansässig ist. Doch gilt für Kaufleute der Ort, wo sie ihr Hauptgeschäft, und für kaufmännische Konsuln der Ort, an welchem sie ihr Handelsgewerbe betreiben, als Wohnsitz.
>
> § 8. Die Landeszugehörigkeit von Gütern bestimmt sich nach der Landeszugehörigkeit des Eigentümers.

Da es entschieden sei, daß die zur Verhandlung stehenden Güter im Eigentum des in Moskau wohnhaften Empfängers stünden, so müßten sie nach der japanischen Prisenordnung als feindliche Güter angesehen werden. Wenn sogar der Reklamant die japanische Prisenordnung anerkenne, so sei es doch wohl nur richtig, daß auch der Staatsanwalt diejenigen Bestimmungen dieser Prisenordnung, welche auf den vorliegenden Fall zuträfen, in Anwendung setze.

§ 9 am gleichen Orte heiße es:

> Die folgenden Güter werden ohne Rücksicht auf die Be-

stimmungen des vorigen Paragraphen sämtlich als feindliches Gut angesehen:

1. Güter, welche vor dem Krieg, aber in Erwartung des Krieges oder während des Krieges von einem in Japan oder in einem neutralen Staat seinen Wohnsitz habenden Eigentümer oder von einer in seinem Auftrag handelnden Person an den feindlichen Staat, eine feindliche Person oder an eine in deren Auftrag handelnde Person verschifft sind.

Es sei mit Recht zu vermuten, daß die Absender, welche ihre Güter an Bord eines Schiffes verlüden, welches bereits, wie die „Manchuria“, eine große Menge von Kriegskonterbande für die russische Armee und Marine an Bord gehabt habe, den Krieg vorausgesehen hätten. Daher sei auch nach dem oben zitierten Paragraphen das zur Verhandlung stehende Urteil rechtmäßig.

4. Der Reklamant behaupte, daß die Entscheidung, das Eigentum an den zur Verhandlung stehenden Gütern sei in Ermanglung eines von dem Reklamanten gelieferten Beweises als zur Zeit der Beschlagnahme bereits auf eine feindliche Person übergegangen zu erachten, widerrechtlich sei. Es erübrige sich, auf diese Behauptung, welche dieselben Gründe wie Punkt 2 enthielte, hier nochmals einzugehen.

5. Der Reklamant bringe vor, daß das Urteil erster Instanz unrechterweise das Bestehen rechtlichen Interesses des Reklamanten abgestritten habe. Das Urteil habe jedoch die Ansicht, daß der Reklamant kein Rechtsinteresse habe, nicht vertreten, sondern nur dargetan, daß das Beschlagnahmerecht absolut sei und Pfandrechte und sonstige Rechtsansprüche besiege. Es sei daher durchaus nicht rechtswidrig.

6. Der Reklamant mache geltend, daß die zur Verhandlung stehenden Güter bereits einen Monat vor der Kriegseröffnung verschifft worden seien und daß die Beschlagnahme vor Bekanntmachung der Kriegseröffnung geschehen und daher unrechtmäßig sei. Was indes die Beschlagnahme feindlicher Schiffe angehe, so gehe auch aus Artikel 5 der von dem Reklamanten als das entwickeltste Völkerrechtsdokument neuerer Zeit gutgeheißenen Beschlüsse der internationalen Völkerrechtskonferenz in Turin hervor, daß es einer Bekanntmachung oder Mitteilung über die Kriegseröffnung nicht bedürfe. Noch viel weniger sei dies durch die allgemeinen Grundsätze oder die Praxis des gegenwärtigen Völkerrechts anerkannt.

Punkt 7, 8 und 9 der Berufung stünden zu dem vorliegenden Fall in keiner direkten Beziehung und bedürften daher keiner Erwiderung.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind von der Firma Rodewald & Heath in Colombo auf dem der russisch-ostasiatischen Dampfergesellschaft gehörigen Dampfer „Manchuria“ mit Bestimmung

nach Moskau in Rußland versandt und auf der Reise dorthin am 9. Februar 1904, also nach Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland, 18 Seemeilen südöstlich von Port Arthur mit dem genannten Schiffe zusammen von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tatsuta" beschlagnahmt worden.

Die Tatsache, daß der Reklamant die auf das Konto der Firma W. J. Popoff und der Teehandlung Medowjesew's Erben in Moskau gezogenen Wechsel akzeptiert hat, beweist nur, daß er die Verpflichtung, den Preis für die zur Verhandlung stehenden Güter für diese beiden Firmen zu zahlen, übernommen hat. Dies zusammen mit der Tatsache, daß die Güter sich zurzeit auf der Reise nach Moskau befunden haben, gibt genügend Anhalt für die Annahme, daß sie mit Bestimmung für die im Lande des Feindes niederlässigen genannten beiden Firmen abgeschickt worden sind.

Es ist von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt, und das Oberprisengericht erachtet dies als den tatsächlichen Verhältnissen gerecht werdend, daß Güter, welche von Personen mit neutralem Wohnsitz zur Kriegszeit auf feindlichem Schiff an einen Empfänger im Feindesland abgesandt werden, feindlichen Charakters sind und daher der Einziehung verfallen.

Die Tatsache, daß ein neutraler Staatsangehöriger einen sich auf diese Güter beziehenden Wechsel akzeptiert hat, kann sie der Beschlagnahme nicht entziehen.

Daher kann den Punkten 1 bis 5 und 8 der Berufung, welche mit den angeführten Rechtsgründen in Widerspruch stehen, nicht beigepflichtet werden.

Da es ferner völkerrechtlich anerkannt ist, daß feindliche Güter auf feindlichem Schiff ohne Rücksicht darauf, daß sie vor der Kriegseröffnung verschifft sind und daß der Ablader von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt hat, nach Eintritt des Kriegszustands der Aufbringung unterliegen, so ist auch Punkt 6 der Berufung unbegründet.

Im Punkt 7 und 9 äußert der Reklamant den Wunsch, daß unter Zugrundelegung von Beschlüssen eines internationalen Völkerrechtskongresses, welche noch nicht Völkerrecht sind, und ohne Unterwerfung unter die bestehenden völkerrechtlichen Regeln verfahren würde. Diesen Wünschen kann der Wert von Berufungsbegründungen nicht beigemessen werden.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 17. Januar 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Graf H. H. Keyserling & Co., St. Petersburg, Pacifische Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft, vertreten durch den Direktor Frederic Groß.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

In der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Alexander" und seine Ladung wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Alexander" und die auf ihm verladenen Güter, nämlich 36 Tons Walfischtran, 36 Tons eingesalzenes Walfischfleisch, 15 Tons frisches Walfischfleisch, werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Alexander" steht im Eigentum der russischen Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft, sein Heimatshafen ist Wladiwostok in Rußland, er führt die russische Handelsflagge und ist ein Hochseefischereidampfer, der dazu dient, den anderen Schiffen der Gesellschaft ihre Bedarfsartikel zuzuführen und den Ertrag der Fänge zu befördern.

Am 10. Februar 1904, 2 Uhr morgens, wurde der Dampfer in Izuhara in der Provinz Tsushima von der 17. Kaiserlichen Torpedobootsflottille mit Beschlag belegt. Zu der Zeit befanden sich die in der Urteilsformel verzeichneten Güter, nämlich Walfischtran und 2 andere Güterarten, an Bord.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage und das Verzeichnis der Güter, aufgesetzt von dem Stellvertreter des Kommandanten Kihara Seiske, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns S. Rußmann und des Offiziers Gustav Adolf Dsenіß, das Schiffszertifikat, den Kaufbrief und das Tagebuch des Dampfers „Alexander".

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters sind folgende:

1. Der Dampfer „Alexander" sei weder mit Gefechtsrüstung versehen, noch habe er zum Konterbandetransport gedient, noch sei solche an Bord gewesen.

2. Dem Dampfer sei zur Zeit der Aufbringung das Bestehen des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland nicht bekannt gewesen.

3. Der Dampfer habe in Unkenntnis von dem Kriegsanfang in einem japanischen Hafen gelegen. Daher trete für ihn die Befreiung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 v. J. 1904[1]) ein.

[1]) I.

4. Wie auf dem Lande das Privatvermögen für unverletzlich gelte, so müsse derselbe Grundsatz auch für die See angewendet werden.

5. Das genannte Schiff sei freilich ein Hochseefischereischiff, aber da es nicht zum Konterbandetransport gedient, auch keine Konterbande an Bord gehabt habe und so ein harmloses Fahrzeug sei, so müsse es nach dem Prinzip, welches Küstenfischereiboote von der Beschlagnahme ausnehme, freigegeben werden.

6. Da der Krieg lediglich die Staaten als solche berühre, so könnten, bevor der Krieg bekannt sei, die Untertanen dadurch nicht direkt beeinflußt werden. Die vorliegende Beschlagnahme sei aber vor Bekanntmachung der Kriegseröffnung geschehen.

Aus diesen Gründen beantragt der Reklamant Freigabe des Dampfers „Alexander" und seiner ganzen Ladung. Die in den Punkten 1, 2 und 4 angeführten Argumente sind im wesentlichen der Inhalt der von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft in Turin im Jahre 1882 beschlossenen Seeprisenordnung.

Der Staatsanwalt erwidert hierauf im wesentlichen, daß die Aussagen des Prozeßvertreters sämtlich unbegründet seien und daß auf Einziehung des Schiffs und seiner ganzen Ladung erkannt werden müsse.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Vertreter der Reklamation zieht hauptsächlich die Beschlüsse von Völkerrechtskongressen an und beantragt, daß unter Zugrundelegung derselben entschieden werde. Nach dem tatsächlich zurzeit bestehenden Völkerrecht können jedoch unfraglich feindliche Schiffe zur Kriegszeit beschlagnahmt werden,[2]) gleichviel ob sie mit Gefechtsausrüstung versehen sind; zum Kriegskonterbandetransport dienen; von der Kriegseröffnung Kenntnis haben oder nicht und ob schließlich die Beschlagnahme vor Veröffentlichung der Kriegserklärung erfolgt ist oder nicht. Darüber, daß der Dampfer „Alexander" ein feindliches Schiff ist und daß die Beschlagnahme nach Eröffnung des Krieges geschehen ist, kann aber kein Streit aufkommen.

Ferner bringt der Vertreter der Reklamation vor, daß auf das zur Verhandlung stehende Schiff, welches von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt und in einem japanischen Hafen gelegen habe, die Befreiung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 zutreffe. Der Gedanke der genannten Verordnung ist indes der, Handelsschiffe, welche in Ausübung des Handelsverkehrs nach japanischen Häfen kamen, zu schützen. Daher erstreckt sich ihre Vergünstigung nicht auf Fischereifahrzeuge wie das zur Verhandlung stehende.

Der Reklamant bringt vor, daß nach demselben Gedanken, welcher die Küstenfischereiboote[3]) von der Beschlagnahme ausnehme, auch das

[2]) V. § 35. — [3]) V. § 35, 1.

zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben sei. Die völkerrechtliche Praxis jedoch, welche die kleinen Fischereiboote von der Beschlagnahme ausschließt, ist im wesentlichen aus dem Motiv entsprungen, die am Kriege nicht beteiligte arme Bevölkerung vor Not zu bewahren, und kann sich daher nicht auf ein im Eigentum einer Gesellschaft stehendes, zur Hochseefischerei dienendes Schiff, wie den Dampfer „Alexander“, erstrecken.

Da demnach alle Behauptungen des Vertreters der Reklamation unbegründet sind, so muß der zur Verhandlung stehende Dampfer „Alexander“ eingezogen werden. Da ferner die auf demselben befindlichen Güter, nämlich Walfischtran und zwei andere Warensorten, erwiesenermaßen feindliches Gut sind, so müssen sie gleichfalls eingezogen werden.[4])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Graf H. H. Keyserling & Co., St. Petersburg, Pacifische Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft, vertreten durch den Direktor Frederic Groß.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den am 10. Februar 1904 im Hafen von Izuhara in der Provinz Tsushima von der 17. Torpedobootsflottille beschlagnahmten russischen Dampfer „Alexander“ und seine Ladung bestehend aus 36 Tons Walfischtran, 36 Tons eingesalzenem Walfischfleisch und 15 Tons frischem Walfischfleisch ein Urteil auf Einziehung gefällt.

Gegen dieses Urteil hat der Prozeßvertreter des Reklamanten, Frederic Groß, Vertreters der Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft des Grafen H. H. Keyserling, der Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation Masushima Rokuichiro und deren Begründung sind folgende:

---

[4]) V. § 40.

Das Urteil des Sasebo-Prisengerichts sei gesetzwidrig, es werde Verwerfung desselben und Freilassung des zur Verhandlung stehenden Schiffs und seiner Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Völkerrecht sei kein Gesetz, ein Gesetzgeber wie bei den einzelnen Staaten sei nicht vorhanden. Die Richtschnur für dasselbe sei in den Erklärungen der Regierungen der verschiedenen Mächte und den Beschlüssen von Gelehrten zu suchen. Daher sei die von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung und der von dem Völkerrechtskongreß in Paris beschlossene Abänderungsentwurf als Richtschnur für das jetzt geltende Völkerrecht anzunehmen. Nach dem letzten Teil des Artikels 4 der genannten Seeprisenordnung könne Privatvermögen, wie das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, wenn es auch feindlich sei, nicht beschlagnahmt werden.

Da ferner das Prisengericht von einem gewöhnlichen Landesgericht verschieden und nicht in der Weise, wie ein Landesgericht die Landesgesetze befolgen müsse, an die Bestimmungen des Völkerrechts gebunden sei, so müsse es, von fortschrittlichen Prinzipien geleitet, welche über die bestehenden Völkerrechtsregeln hinausragten, ein neues Beispiel geben, indem es seine Entscheidung nach den Umständen des Falls urteilend abgebe.

2. Der zur Verhandlung stehende Dampfer habe die Aufgabe gehabt, für den Reklamanten die Lieferungen für den Walfisch- und sonstigen Fischfangbetrieb auszuführen und den Fangertrag zu vertreiben. Zu diesem Zwecke sei er, um die Order des Vertreters des Reklamanten in Nagasaki in Empfang zu nehmen, nach Izuhara gekommen. Der Dampfer sei demnach im Handelsbetrieb verwandt worden und müsse als Handelsschiff betrachtet werden. Daher habe er Anspruch auf die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904. Wenn man auch sagen müsse, daß das Schiff zum Handelsverkehr im strengen Sinne nicht diene, so heiße es doch den inneren Sinn der Kaiserlichen Verordnung außer acht lassen, wenn man die Anwendung derselben auf das zur Verhandlung stehende Schiff ablehne.

Wenn ferner das Urteil erster Instanz ausführe, daß die Praxis, Küstenfischereifahrzeuge nicht zu beschlagnahmen, in der Hauptsache entstanden sei, um die arme Bevölkerung, welche an dem Kriege nicht beteiligt sei, nicht in Not zu bringen, und daß diese Praxis sich auf ein Hochseefischereischiff wie das zur Verhandlung stehende nicht erstrecken könne, so habe das Urteil den Gedanken des Reklamanten mißverstanden, der lediglich den Wunsch äußere, daß die japanischen Prisengerichte die neueste Entwickelung des Völkerrechts zum Vorbild nehmen und nicht an veralteten Gewohnheiten kleben, sondern neue Präzedenzen schaffen würden.

3. Aus den obigen Gründen könne ein Urteil auf Einziehung des Schiffes und der Ladung nicht erlassen werden. Wenn daher die Beschlagnahme für die Zeit gerechtfertigt sein möge, so sei es am gerechtesten, wenn das Schiff während der Kriegsführung festgehalten oder in Gebrauch genommen, nach Friedensschluß aber freigegeben werde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Man könne nicht umhin zu sagen, daß die Argumente des Vertreters der Reklamation das Völkerrecht gänzlich außer acht ließen. Aber gerade so wie sich die Pflicht eines Individuums nicht nach seinen Vorstellungen von dem in der Körperschaft geltenden Recht bestimme, sondern nach den in derselben in Kraft stehenden Gesetzen, so bestimmten sich auch die Pflichten der Staaten nach dem allgemein von denselben anerkannten, wirklich in Ausführung befindlichen Recht. Darüber hinaus bestünden anderen Staaten gegenüber keine Pflichten; auch könne ein Staat einem anderen solche nicht auferlegen. Da Völkerrecht die Grundsätze und Rechtsbestimmungen seien, welche die Staaten als in dem Verkehr unter sich zu beobachten anerkannt hätten, so liege den Staaten die Pflicht ob, diese untereinander zu achten, doch müsse die Befolgung von der Bedingung der Gegenseitigkeit abhängig gemacht werden Es liege daher keinerlei Grund vor, weshalb Japan in dem gegenwärtigen Krieg mit Rußland, dessen Marine japanische Handelsschiffe, ohne daß es nachgewiesen sei, daß sie Konterbandetransport betrieben oder von dem Kriege Kenntnis gehabt hätten, sobald sie dieselben getroffen hätten, auf der Stelle in den Grund gebohrt habe, die unter den Mächten, von Rußland nicht zu reden, nicht ausgeführten Ansichten der Wissenschaft von sich aus allein unter Abweichung von der bisherigen völkerrechtlichen Praxis anwenden und feindliche Schiffe von der Beschlagnahme befreien und so dem Feinde Vorteil gewähren solle.

Der Umfang der Rechte der Kriegsführung beschränke sich nicht auf den Austausch von Kanonenfeuer mit dem Feind. Vielmehr sei es von den zivilisierten Mächten als jetzt geltendes Kriegsvölkerrecht allgemein anerkannt, daß ein Staat das Recht habe, wenn er ein feindliches Gebiet besetzt habe, der feindlichen Bevölkerung gegenüber Requisitionen auszuführen und Geldkontributionen einzutreiben und auf der See feindliche Schiffe, auch solche, die Privateigentum seien, mit Beschlag zu belegen. Mit Rücksicht auf diese Tatsachen sei oben gesagt worden, daß der Reklamant das Völkerrecht in seinen Ausführungen außer acht gelassen habe.

Bezüglich der anderen Berufungsgründe erübrige sich eine Erwiderung mit Rücksicht auf das schon in den Protokollen der mündlichen

Verhandlung ausführlich Gesagte, und die Berufung müsse daher schließlich als gänzlich unbegründet abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Der Reklamant behauptet in seinem ersten Berufungspunkt, daß Bestimmungen, wie die von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung als Richtschnur für das gegenwärtige Völkerrecht angesehen werden müßten und daß danach das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, wenn sie auch feindliches Privatvermögen seien, nicht eingezogen werden dürften.

Da das Prisengericht nicht wie ein Landesgericht, das die Gesetze seines Landes zu beobachten habe, an die Bestimmungen des Völkerrechts gebunden sei, so müsse es, von fortschrittlichen Prinzipien geleitet, welche über die bestehenden Völkerrechtsregeln hinausragten, ein neues Beispiel geben, indem es seine Entscheidung nach den Umständen des Falls abgebe.

Da aber das zurzeit bestehende Völkerrecht die Beschlagnahme von feindlichen Schiffen und feindlichem Gut auf feindlichem Schiff zuläßt, so kann der Wunsch, daß die Beschlüsse eines internationalen Völkerrechtskongresses, welche bis jetzt nicht als Völkerrecht gelten, befolgt, das in Kraft stehende Völkerrecht außer acht gelassen und dem Fall entsprechend entschieden werde, nicht als eine Berufungsbegründung angesehen werden.

2. Im zweiten Punkt sagt der Vertreter der Reklamation, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer die Aufgabe gehabt habe, für den Reklamanten die Lieferungen für den Walfisch- und sonstigen Fischfangbetrieb auszuführen und den Fangertrag zu vertreiben. Er diene demnach dem Handelsbetrieb und müsse als ein Handelsdampfer behandelt werden. Daher stehe ihm die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 zu. Ferner erwarte er, daß die neuere Entwicklung des Völkerrechts zum Vorbild genommen und eine neue Präzedenz geschaffen werde, nach der auch Hochseefischereifahrzeuge, wie das zur Verhandlung stehende, von der Beschlagnahme ausgenommen würden.

Diese Kaiserliche Verordnung ist aber zum Schutze des Handelsverkehrs geschaffen worden und findet auf ein Fischereifahrzeug, wie das vorliegende, keine Anwendung. Da der Antrag, eine neue Präzedenz zugunsten der Befreiung der Hochseefischereifahrzeuge von der Beschlagnahme zu schaffen, lediglich ein Wunsch des Reklamanten ist, so ist auch Punkt 2 der Berufung unbegründet.

3. Punkt 3 der Berufung behauptet, wenn auch die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers und seiner Ladung für die

Zeit gerechtfertigt sein möge, so sei es doch am gerechtesten, das Schiff während der Kriegszeit festzuhalten oder in Gebrauch zu nehmen, nach dem Friedensschluß aber freizugeben.

Dieses Vorbringen des Prozeßvertreters ist jedoch nur ein privater Wunsch, der nicht als Begründung der Berufung angesehen werden kann.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. Juni 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Pacifische Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft des Grafen H. H. Keyserling in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Direktor Frederic Groß.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

In der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Michael" und seine Ladung wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Michael" und die an Bord befindlichen Güter, nämlich 150 Tons Walfischtran, 500 Tons Salz, 110 Tons Eisenstangen, 1 Ton Walfischbarten, 200 Pikul Walfischfleisch und Knochenmehl, 100 Pikul Walfischknochen, 10 000 leere Säcke, 4 Walfischnetze, werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Michael" steht im Eigentum der Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft, sein Heimatshafen ist Wladiwostok in Rußland, er führt die russische Flagge und ist eines der Hochseefischereifahrzeuge, welche die genannte Gesellschaft für ihr Hauptgewerbe, die Herstellung von Walfischprodukten, gebraucht. Er ist am 8. Februar 1904 von Chyang-chyöndong in Korea abgefahren und auf der Fahrt nach Shanghai am 10. desselben Monats, nachmittags 2 Uhr, auf 35° 10' n. Br. und 129° 20' ö. L., also an einem von der koreanischen Küste 5½ Seemeilen entfernten Ort, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Miyako" beschlagnahmt worden. Zur Zeit der Aufbringung befanden sich an

Bord die in der Urteilsformel aufgeführten Güter, Walfischtran und 7 andere Warensorten.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und das Güterverzeichnis des Kommandanten der „Miyako", Tojinai Sojiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns des Dampfers „Michael", Wilhelm Lewerdowitsch und des Offiziers Richard Nipkin, das Schiffszertifikat und das Schiffsjournal des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Der Dampfer „Michael" sei weder mit Gefechtsausrüstung versehen, noch habe er zum Konterbandetransport gedient, auch sei keine Konterbande an Bord.

2. Die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers sei an einem von der Küste Koreas, welches gegenwärtig von Japan als neutraler Staat angesehen würde, 4 Seemeilen entfernten Ort geschehen, also innerhalb der 6 Seemeilen, welche der Völkerrechtskongreß in Paris im Jahre 1895 für neutrales Hoheitsgewässer erklärt habe.

3. Zur Zeit der Aufbringung des genannten Dampfers sei der zwischen Japan und Rußland bestehende Kriegszustand noch nicht bekannt gewesen.

4. Wie auf dem Lande das Privatvermögen für unverletzlich gelte, so müsse derselbe Grundsatz auch für die See angewandt werden.

5. Das genannte Schiff sei freilich ein Hochseefischereischiff. Da es aber nicht zum Konterbandetransport gedient, auch keine Konterbande an Bord gehabt habe und somit ein harmloses Fahrzeug sei, so müsse es nach dem Prinzip, welches Küstenfischereiboote von der Beschlagnahme ausnehme, freigegeben werden.

6. Da der Krieg lediglich die Staaten als solche berühre, so könnten, bevor der Krieg bekannt sei, die Untertanen nicht direkt dadurch beeinflußt werden. Die vorliegende Beschlagnahme sei aber vor Bekanntwerden des Krieges geschehen.

7. Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[1]) sei dem Gedanken entsprungen, Schiffe, welche von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt hätten, von der Beschlagnahme auszunehmen. In gleicher Weise dürften daher auch Schiffe, welche, wie das zur Verhandlung stehende ohne Kenntnis vom Kriege, wenn auch nach einem neutralen[2]) Hafen, abgefahren seien, nicht beschlagnahmt werden, und der Dampfer „Michael" und seine ganze Ladung seien freizugeben.

Die von dem Prozeßvertreter in den Punkten 1, 2, 3 und 4 angeführten Argumente sind im wesentlichen der Inhalt der von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft in Turin im Jahre 1882 beschlossenen Prisenordnung.

[1]) I. — [2]) § 3 der Verordnung bezieht sich nur auf solche Schiffe, welche nach japanischen Häfen fahren.

Der Staatsanwalt erwidert hierauf im wesentlichen, daß die Aussagen des Prozeßvertreters sämtlich unbegründet seien und daß auf Einziehung des Schiffs und seiner ganzen Ladung erkannt werden müsse.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Prozeßvertreter zieht hauptsächlich die Beschlüsse von Völkerrechtskongressen an und beantragt ein Urteil auf Grund derselben. Nach dem tatsächlich zurzeit bestehenden Völkerrecht können jedoch unfraglich feindliche Schiffe zur Kriegszeit beschlagnahmt werden, gleichviel ob sie mit Gefechtsrüstung versehen sind; zum Kriegskonterbandetransport dienen; solche an Bord haben, von der Kriegseröffnung Kenntnis gehabt haben oder nicht; gleichviel auch ob die Beschlagnahme vor Veröffentlichung der Kriegserklärung erfolgt oder nicht. Darüber, daß der Dampfer „Michael“ ein feindliches Schiff ist und daß die Beschlagnahme nach Eröffnung des Krieges geschehen ist, kann aber kein Streit aufkommen.

Da ferner die Beschlagnahme in 5½ Seemeile Entfernung von der koreanischen Küste erfolgt ist und die Völkerrechtspraxis einen Rayon von 3 Seemeilen als Hoheitsgewässer betrachtet, so ist die Beschlagnahme des genannten Dampfers auf offener See geschehen. Selbst wenn man aber annehmen wollte, sie sei innerhalb der Hoheitsgewässer Koreas vorgenommen, so ist es doch klar, daß Korea nach seiner derzeitigen tatsächlichen Lage nicht als neutrales Land betrachtet werden kann.

Der Reklamant bringt vor, daß nach demselben Gedanken, welcher die Küstenfischereiboote [3]) von der Beschlagnahme ausnehme, auch das zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben sei. Die völkerrechtliche Praxis jedoch, welche die kleinen Küstenfischereiboote von der Beschlagnahme ausschließt, ist im wesentlichen aus dem Motiv entsprungen, die am Kriege nicht beteiligte arme Bevölkerung vor Not zu bewahren, und kann sich daher nicht auf ein im Eigentum einer Gesellschaft stehendes, zur Hochseefischerei dienendes Schiff, wie den Dampfer „Michael“, erstrecken.

Ferner behauptet der Reklamant, das zur Verhandlung stehende Schiff sei nach dem der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 zugrunde liegenden Gedanken freizugeben. Es ist aber unbestreitbar, daß die genannte Kaiserliche Verordnung nur an den Schutz von Handelsschiffen denkt, welche mit einem japanischen Hafen in Handelsverkehrsbeziehungen begriffen sind. Auf einen Fischereidampfer, wie den zur Verhandlung stehenden, welcher keinen Handelsverkehr betreibt und außerdem von einem ausländischen nach einem ausländischen Hafen fährt, kann die Vergünstigung der genannten Kaiserlichen Verordnung nicht ausgedehnt werden.

---

³) V. § 35, 1.

Da demnach alle Behauptungen des Vertreters der Reklamation unbegründet sind, so muß der zur Verhandlung stehende Dampfer „Michael" eingezogen werden.[4])

Da ferner die auf demselben befindlichen Güter, nämlich Walfischtran und sieben andere Güterarten, erwiesenermaßen feindliches Gut sind, so müssen sie gleichfalls eingezogen werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Pacifische Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft des Grafen H. H. Keyserling in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Direktor Frederic Groß.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den am 10. Februar 1904 auf 35° 10' n. Br. und 129° 20' ö. L., also in einer Entfernung von 5 Seemeilen von der koreanischen Küste von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Miyako" aufgebrachten russischen Dampfer „Michael" ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung desselben sowie seiner Ladung von 150 Tons Walfischtran, 500 Tons Salz, 110 Tons Eisenstangen, 1 Tons Walfischbarten, 200 Pikul Walfischfleisch und Knochenmehl, 100 Pikul Walfischknochen, 10 000 leere Säcke und 4 Walfischnetze erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro als Prozeßvertreter des Reklamanten, der durch ihren Direktor Frederic Groß vertretenen Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft des Grafen H. H. Keyserling, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Masushima Rokuichiro und deren Begründung sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Sasebo sei gesetzwidrig. Es werde Verwerfung desselben und Freilassung des zur Verhandlung stehenden Schiffes und seiner Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

---

[4]) V. § 40.

1. Das Völkerrecht sei kein Gesetz, es fehle an einem Gesetzgeber, wie er bei den einzelnen Staaten vorhanden sei. Die Richtschnur für dasselbe sei in den Erklärungen der Regierungen der verschiedenen Mächte und den Beschlüssen von Gelehrten zu suchen. Daher sei die von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung und der 1885 von dem Völkerrechtskongreß in Paris beschlossene Abänderungsentwurf als Richtschnur für das jetzt geltende Völkerrecht anzunehmen. Nach dem letzten Teil des Artikel 4 der genannten Seeprisenordnung könne Privatvermögen, wie das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, obgleich feindliches Gut, nicht beschlagnahmt werden.

Da das Prisengericht von einem Landesgericht verschieden und nicht, wie ein an seine Landesgesetze gebundenes Landesgericht an die Bestimmungen des Völkerrechts gebunden sei, so müsse es, von fortschrittlichen Prinzipien geleitet, welche über die bestehenden Völkerrechtsregeln hinausragten, ein neues Beispiel geben, indem es seine Entscheidung nach den Umständen des Falls abgebe.

2. Da die Beschlagnahme vor der Bekanntmachung der Kriegserklärung erfolgt, die Kriegseröffnung daher nicht bekannt gewesen sei, so müsse Freigabe erfolgen. Daß ein kriegführender Staat bei Eröffnung des Krieges eine Kriegserklärung nicht abzugeben brauche, beziehe sich nämlich nur auf den gegnerischen Staat als solchen. Denn es seien die Staaten als solche, welche zu einander in das Kriegsverhältnis träten, die Individuen stünden hierzu in keiner direkten Beziehung.

3. Die Beschlagnahme sei in koreanischem Gebiet erfolgt und sei unrechtmäßig, weil Korea ein neutraler Staat sei. Das Urteil erster Instanz behaupte einfach, Korea sei tatsächlich kein neutraler Staat, ohne jedoch diese Behauptung irgendwie zu begründen.

4. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden könne. Da jedoch der Gedanke, aus dem die genannte Verordnung hervorgegangen sei, der sei, feindliche Schiffe, die von dem Kriege keine Kenntnis gehabt hätten, zu schützen, so müsse sie auch auf Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, welches von dem Kriege keine Kenntnis gehabt habe, zur Anwendung gebracht werden.

5. Aus den obigen Gründen könne ein Urteil auf Einziehung des Schiffes und der Ladung auf keinen Fall erlassen werden. Wenn daher die Beschlagnahme für die Zeit gerechtfertigt sein möge, so würde man am billigsten verfahren, wenn man das Schiff während der Kriegszeit festhalte oder in Gebrauch nehme, nach Friedensschluß aber freigebe.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Der Reklamant stütze sich lediglich auf Beschlüsse von internationalen Völkerrechtskongressen und behaupte, daß feindliche Schiffe, wenn sie keine Gefechtsrüstung trügen, nicht zum Konterbandetransport dienten, keine Konterbande an Bord hätten und von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hätten, nicht beschlagnahmt werden könnten.

Es bedürfe jedoch keiner weiteren Erörterung, daß derartige Ausführungen in den zurzeit unter den zivilisierten Staaten zur Anwendung kommenden völkerrechtlichen Bestimmungen und Gewohnheiten keine Unterstützung fänden. Daher sei die Berufung in allen Punkten unbegründet und müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Michael" steht im Eigentum der Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft in St. Petersburg, Rußland, sein Heimatshafen ist Wladiwostok, er führt die russische Handelsflagge und wird im Betriebe eines Unternehmens zur Herstellung von Walfischprodukten verwandt. Am 10. Februar 1904, also nach Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland, wurde er auf der Reise von Chyang-Chyön-dong nach Shanghai auf 35° 10' n. Br. und 129° 20' ö. L., also in einer Entfernung von mehr als 5 Seemeilen von der koreanischen Küste, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Miyako" mit Beschlag belegt.

Es ist erwiesen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff feindlich und die darauf befindlichen Güter, Walfischtran und sieben andere Güterarten, feindliche Güter auf feindlichem Schiff sind.

Der Reklamant behauptet in seinem ersten Berufungspunkt, daß Bestimmungen, wie die von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung als Richtschnur für das gegenwärtige Völkerrecht anzusehen seien und daß danach das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, wenn sie auch feindliches Privatvermögen seien, nicht eingezogen werden dürften.

Da das Prisengericht nicht wie ein Landesgericht, das die Gesetze seines Landes zu befolgen habe, an die Bestimmungen des Völkerrechts gebunden sei, so müsse es, von fortschrittlichen Prinzipien geleitet, welche über die bestehenden Völkerrechtsregeln hinausragten, ein neues Beispiel geben, indem es seine Entscheidung nach den Umständen des Falls abgebe.

Da aber das zurzeit bestehende Völkerrecht die Beschlagnahme von feindlichen Schiffen und feindlichem Gut auf feindlichem Schiff gutheißt, so kann der Vorschlag, daß den Beschlüssen eines internationalen Völkerkongresses, welche bis jetzt nicht als Völkerrecht gelten, Folge geleistet und das in Anerkennung stehende Völkerrecht außer

acht gelassen und dem Fall entsprechend entschieden werde, nicht als eine Berufungsbegründung anerkannt werden.

In Punkt 2 bringt der Reklamant vor, daß die Beschlagnahme vor Bekanntmachung der Kriegserklärung erfolgt sei und daß daher das Schiff, weil es von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt habe, freizugeben sei.

Es ist aber völkerrechtlich anerkannt, daß es zur Kriegseröffnung der Veröffentlichung einer Kriegserklärung nicht bedarf, daß vielmehr, wenn nur der Krieg eröffnet ist, gleichviel ob die feindlichen Staatsangehörigen darum wissen oder nicht, der kriegführende Staat diesen gegenüber sein Beschlagnahmerecht ausüben kann. Daher ist Punkt 2 der Berufung unbegründet.

Der Punkt 3 der Berufung macht geltend, daß die Beschlagnahme, weil in den neutralen koreanischen Hoheitsgewässern ausgeführt, widerrechtlich sei. Korea hat aber für den Krieg zwischen Japan und Rußland von Anfang an zu der Landung und dem Passieren der japanischen Truppen in seinem Gebiet seine Zustimmung gegeben. Auch hat sich der Krieg anfangs innerhalb des Hoheitsgebiets von Korea abgespielt. Daher kann Korea nicht als neutraler Staat im gewöhnlichen Sinne des Worts erachtet werden und Punkt 3 der Berufung ist unbegründet.

In Punkt 4 wird gesagt, daß der in der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 zum Ausdruck gekommene Gedanke, feindliche Schiffe, welche von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hätten, zu schützen, auf das zur Verhandlung stehende Schiff angewandt werden müsse.

Die Fahrt des zur Verhandlung stehenden Schiffes deckt sich aber, wie aus dem Wortlaut klar hervorgeht, nicht mit einem der Fälle der §§ 1 bis 3 der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 und eine Anwendung dieser Verordnung auf Schiffe, welche, wie das in Frage stehende, von einem Platz außerhalb Japans nach einem solchen fahren, ist unzulässig. Deshalb ist auch Punkt 4 der Berufung unbegründet.

Punkt 5 der Berufung behauptet, daß man, wenn die Beschlagnahme für die Zeit gerechtfertigt sein möge, am billigsten verfahren würde, wenn man das Schiff während der Kriegszeit festhielte oder in Gebrauch nehme, nach Friedensschluß aber freigebe.

Dieses Vorbringen des Prozeßvertreters ist jedoch lediglich ein Privatwunsch, der nicht als Begründung der Berufung angesehen werden kann.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 16. Februar 1905.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Pacifische Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft des Grafen H. H. Keyserling in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Direktor Frederic Groß.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

In der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Nikolai" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Nikolai" und die an Bord befindlichen 6500 Fun[1]) koreanischen Geldes werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Nikolai" steht im Eigentum der Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft, sein Heimatshafen ist Wladiwostok in Rußland, er führt die russische Flagge und ist eines der Hochseefischereifahrzeuge, welche die genannte Gesellschaft für ihr Hauptgewerbe, den Walfischfang gebraucht. Er ist am 8. Februar 1904 von Chyang-chyön-dong in Korea abgefahren und auf der Fahrt nach Shanghai am 10. desselben Monats auf 35° 7' n. Br. und 129° 15' ö. L., also an einem von der koreanischen Küste 4 Seemeilen entfernten Ort von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Miyako" beschlagnahmt worden. Das Schiff war ohne Ladung, hatte aber 6500 Fun koreanischen Geldes an Bord.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und das Güterverzeichnis des Kommandanten der „Miyako", Tojinai Sojiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns des Dampfers „Nikolai", Gustav Beising und des Harpuniers Niels Nielsen, durch das Schiffszertifikat und das Journal des genannten Dampfers sowie die Geschäftsbücher über den Walfischfang.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Der Dampfer „Nikolai" sei weder mit Gefechtsausrüstung versehen, noch habe er zum Konterbandetransport gedient; auch sei keine Konterbande an Bord.

2. Die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers sei an einem von der Küste Koreas, welches gegenwärtig von Japan als neutraler Staat angesehen werde, 4 Seemeilen entfernten Ort, d. h. nach den Beschlüssen des Völkerrechtskongresses in Paris im Jahre 1895 in den Hoheitsgewässern eines neutralen Staats geschehen.

3. Zur Zeit der Aufbringung des genannten Dampfers sei der zwischen Japan und Rußland bestehende Kriegszustand noch nicht bekannt gewesen.

---

[1]) 100 Fun = etwa 37 Pfennige.

4. Wie auf dem Lande das Privatvermögen für unverletzlich gelte, so müsse derselbe Grundsatz auch für die See angewandt werden.

5. Das genannte Schiff sei freilich ein Hochseefischereischiff. Da es aber nicht zum Konterbandetransport gedient, auch keine Konterbande an Bord gehabt habe und somit ein harmloses Fahrzeug sei, so müsse es nach dem Prinzip, welches Küstenfischereiboote von der Beschlagnahme ausnehme, freigegeben werden.

6. Da der Krieg lediglich die Staaten als solche berühre, so könnten, bevor der Krieg bekannt sei, die Untertanen nicht direkt dadurch beeinflußt werden. Die vorliegende Beschlagnahme sei aber vor Bekanntwerden des Krieges geschehen.

7. Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 sei dem Gedanken entsprungen, Schiffe, welche von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt hätten, von der Beschlagnahme auszunehmen. In gleicher Weise dürften daher auch Schiffe, welche, wie das zur Verhandlung stehende, ohne Kenntnis vom Kriege, wenn auch nach einem neutralen[2]) Hafen, abgefahren seien, nicht beschlagnahmt werden, und Der Dampfer „Nikolai" und das auf ihm befindliche Geld seien freizugeben

Die von dem Prozeßvertreter in den Punkten 1, 2, 3 und 4 angeführten Argumente sind im wesentlichen der Inhalt der von dem Kongreß für internationale Rechtswissenschaft in Turin im Jahre 1882 beschlossenen Seeprisenordnung.

Der Staatsanwalt erwidert hierauf im wesentlichen, daß die Aussagen des Prozeßvertreters sämtlich unbegründet seien und daß auf Einziehung des Schiffs und des an Bord befindlichen koreanischen Geldes erkannt werden müsse.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Prozeßvertreter zieht hauptsächlich die Beschlüsse von Völkerrechtskongressen an und beantragt ein sich darauf gründendes Urteil. Nach dem tatsächlich zurzeit bestehenden Völkerrecht können jedoch unfraglich feindliche Schiffe zur Kriegszeit beschlagnahmt werden,[3]) gleichviel, ob sie mit Gefechtsausrüstung versehen sind; zum Kriegskonterbandetransport dienen; solche an Bord haben; von der Kriegseröffnung Kenntnis gehabt haben oder nicht, gleichviel, auch ob die Beschlagnahme vor der Veröffentlichung der Kriegserklärung erfolgt oder nicht. Darüber, daß der Dampfer „Nikolai" ein feindliches Schiff ist und daß die Beschlagnahme nach Eröffnung des Krieges geschehen ist, kann aber kein Streit aufkommen.

Da ferner die Beschlagnahme in 4 Seemeilen Entfernung von

---

[2]) § 3 der Kaiserlichen Verordnung bezieht sich nur auf solche Schiffe, die nach einem japanischen Hafen fahren.

[3]) V. §§ 1 und 35.

der koreanischen Küste erfolgt ist und die Völkerrechtspraxis einen Rayon von 3 Seemeilen als Hoheitsgewässer betrachtet, so ist die Beschlagnahme des genannten Dampfers auf offener See geschehen. Selbst wenn man aber annehmen wollte, sie sei innerhalb der Hoheitsgewässer Koreas vorgenommen, so ist es doch klar, daß Korea nach seiner derzeitigen tatsächlichen Lage nicht als ein neutrales Land betrachtet werden könne.

Der Reklamant bringt vor, daß nach demselben Gedanken, welcher die Küstenfischereiboote von der Beschlagnahme ausnehme, auch das zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben sei. Die völkerrechtliche Praxis jedoch, welche die kleinen Küstenfischereiboote von der Beschlagnahme ausschließt, ist im wesentlichen aus dem Motiv entsprungen, die am Kriege nicht beteiligte arme Bevölkerung vor Not zu bewahren, und kann sich daher nicht auf ein im Eigentum einer Gesellschaft stehendes, zur Hochseefischerei dienendes Schiff, wie den Dampfer „Nikolai", erstrecken.

Ferner behauptet der Reklamant, das zur Verhandlung stehende Schiff sei nach dem der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 zugrunde liegenden Gedanken freizugeben. Es ist aber unbestreitbar, daß die genannte Kaiserliche Verordnung nur an den Schutz von Handelsschiffen denkt, welche mit einem japanischen Hafen in Handelsverkehrsbeziehungen begriffen sind. Auf einen Fischereidampfer, wie den zur Verhandlung stehenden, welcher keinen Handelsverkehr betreibt und außerdem von einem ausländischen Hafen nach einem ausländischen Hafen fährt, kann die Vergünstigung der genannten Kaiserlichen Verordnung nicht ausgedehnt werden.

Da demnach alle Behauptungen des Vertreters der Reklamation unbegründet sind, so muß der zur Verhandlung stehende Dampfer „Nikolai" eingezogen werden.[4])

Da ferner die auf demselben befindlichen 6500 Fun koreanischen Geldes erwiesenermaßen feindliches Gut sind, so müssen sie gleichfalls eingezogen werden.[4])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

---

[4]) V. § 40.

Reklamant: Die Pacifische Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft des Grafen Keyserling in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Direktor Frederic Groß.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den am 10. Februar 1904 auf 35° 7' n. Br. und 129° 15' ö. L., also in einer Entfernung von $3^5/_6$ Seemeilen von der koreanischen Küste von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Miyako" aufgebrachten russischen Dampfer „Nikolai" ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers sowie der ihm zugehörigen 6500 Fun koreanischen Geldes erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro als Prozeßvertreter des Reklamanten, der durch ihren Direktor Frederic Groß vertretenen Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft des Grafen H. H. Keyserling, die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Masushima Rokuichiro und deren Begründung sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Sasebo sei gesetzwidrig. Es werde Verwerfung desselben und Freilassung des zur Verhandlung stehenden Schiffes und seiner Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Völkerrecht sei kein Gesetz, denn es fehle an einem Gesetzgeber, wie er bei den einzelnen Staaten vorhanden sei. Die Richtschnur für dasselbe sei in den Erklärungen der Regierungen der verschiedenen Mächte und den Beschlüssen von Gelehrten zu suchen. Daher sei die von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung und der 1885 von dem Völkerrechtskongreß in Paris beschlossene Abänderungsentwurf als Richtschnur für das jetzt geltende Völkerrecht anzunehmen. Nach dem letzten Teil des Artikel 4 der genannten Seeprisenordnung könne Privatvermögen, wie das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, obgleich feindliches Gut, nicht beschlagnahmt werden.

Da das Prisengericht von einem Landesgericht verschieden und nicht wie ein an seine Landesgesetze gebundenes Landesgericht an die Bestimmungen des Völkerrechts gebunden sei, so müsse es, von fortschrittlichen Prinzipien geleitet, welche über die bestehenden Völkerrechtsregeln hinausragten, ein neues Beispiel geben, indem es seine Entscheidung nach den Umständen des Falls abgebe.

2. Da die Beschlagnahme vor der Bekanntmachung der Kriegserklärung erfolgt, die Kriegseröffnung daher nicht bekannt gewesen sei, so müsse Freigabe erfolgen. Daß ein kriegführender Staat bei Eröffnung

des Krieges eine Kriegserklärung nicht abzugeben brauche, beziehe sich nämlich nur auf den gegnerischen Staat als solchen. Denn es seien die Staaten als solche, welche zu einander in das Kriegsverhältnis träten, die Individuen stünden hierzu in keiner direkten Beziehung.

3. Die Beschlagnahme sei in koreanischem Gebiet erfolgt und sei unrechtmäßig, weil Korea ein neutraler Staat sei. Das Urteil erster Instanz behaupte einfach, Korea sei tatsächlich kein neutraler Staat, ohne jedoch diese Behauptung irgendwie zu begründen.

4. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß die Vergünstigung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden könne. Da jedoch der Gedanke, aus dem die genannte Verordnung hervorgegangen sei, der sei, feindliche Schiffe, die von dem Kriege keine Kenntnis gehabt hätten, zu schützen, so müsse sie auch auf Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, welches von dem Kriege keine Kenntnis gehabt habe, zur Anwendung gebracht .werden.

5. Aus den obigen Gründen könne ein Urteil auf Einziehung des Schiffes und der Ladung auf keinen Fall erlassen werden. Wenn daher die Beschlagnahme für die Zeit gerechtfertigt sein möge, so würde man am billigsten verfahren, wenn man das Schiff während der Kriegszeit festhalte oder in Gebrauch nehme, nach Friedensschluß aber freigebe.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Der Berufungsreklamant stelle unter Zugrundelegung der von einem internationalen Völkerrechtskongreß beschlossenen Seeprisenordnung folgende Behauptungen auf:

1. Privatvermögen zur See dürfe wie solches zu Lande nicht beschlagnahmt werden.

2. Der Zeitpunkt der in Frage stehenden Aufbringung liege vor der Veröffentlichung der Kriegserklärung, daher müsse, weil die Tatsache der Kriegseröffnung unbekannt gewesen, Freigabe erfolgen.

Da aber das Völkerrecht ein Gewohnheitsrecht sei, welches der gemeinsamen Anerkennung durch die Mächte entspringe und von den Staaten in ihren gegenseitigen Beziehungen nach freier Selbstbestimmung befolgt werde, so könnten natürlich Beschlüsse von internationalen Völkerrechtskongressen, welche lediglich der Ausdruck von Vorschlägen Gelehrter seien, keinen Anspruch auf sofortige Anerkennung haben. Außerdem würde aber kein Grund vorliegen, weshalb Japan allein gewohnheitsrechtliche Bestimmungen, die von dem Gegner nicht befolgt würden, anwenden und durch prinziplose Gewährung von Vergünstigungen den Feind besser stellen sollte. Solche Bestimmungen könnten daher nicht zur Begründung der Freigabe angeführt werden.

3. Der Reklamant behaupte, der Ort, an welchem die Beschlag-

nahme stattgefunden habe, sei innerhalb der koreanischen Hoheitsgewässer, die Beschlagnahme daher widerrechtlich und es müsse Freigabe erfolgen.

Die Streitfrage über die 3 oder 6 Seemeilen eine Weile beiseite gelassen und angenommen, daß die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes in koreanischem Gebietsgewässer erfolgt sei, so könne man doch Korea nicht als einen neutralen Staat betrachten. Des weiteren aber angenommen, Korea sei neutral, so stehe doch das Recht einer Beschwerde wegen Verletzung seiner Neutralität niemandem außer dem neutralen Staat selber zu und könne nicht von dem Eigentümer des feindlichen Schiffes zur Erlangung der Freigabe desselben oder als Berufungsgrund gegen das Urteil erster Instanz geltend gemacht werden. Dies um so weniger, als die Beschlagnahme tatsächlich außerhalb der allgemein als Grenze des Gebietsgewässers anerkannten 3 Seemeilen erfolgt sei.

Punkt 4 der Berufung mache geltend, daß die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 auf Schiffe, welche von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hätten und nach einem neutralen Hafen zu fahren im Begriff seien, Anwendung finden müsse. Der Gedanke indessen, der der genannten Kaiserlichen Verordnung zugrunde liege, sei nicht der, feindliche Schiffe, die von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hätten, zu schützen.

Demnach sei die Berufung in allen Punkten unbegründet und müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Nikolai“ steht im Eigentum der Pacifischen Walfisch- und Fischerei-Kommanditgesellschaft in St. Petersburg, Rußland, sein Heimatshafen ist Wladiwostok, er führt die russische Handelsflagge und dient zum Walfischfang. Am 10. Februar 1904, also nach Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland, wurde er auf 35° 7' n. Br. und 129° 15' ö. L., also in einer Entfernung von $3^5/_6$ Seemeilen von der koreanischen Küste von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Miyako“ beschlagnahmt.

Es ist erwiesen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff ein feindliches Schiff und die ihm zugehörigen 6500 Fun feindliches Gut auf feindlichem Schiff sind.

Der Reklamant behauptet in seinem ersten Berufungspunkt, daß Bestimmungen, wie die von dem internationalen Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossene Seeprisenordnung als Richtschnur für das gegenwärtige Völkerrecht anzusehen seien und daß danach das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, wenn sie auch feindliches Privatvermögen seien, nicht eingezogen werden dürften.

Da das Prisengericht nicht wie ein Landesgericht, das die Gesetze

seines Landes zu befolgen habe, an die Bestimmungen des Völkerrechts gebunden sei, so müsse es, von fortschrittlichen Prinzipien geleitet, welche über die bestehenden Völkerrechtsregeln hinausragten, ein neues Beispiel geben, indem es seine Entscheidung nach den Umständen des Falls abgebe.

Da aber das zurzeit bestehende Völkerrecht die Beschlagnahme von feindlichen Schiffen und feindlichem Gut auf feindlichem Schiff gutheißt, so kann der Vorschlag, daß den Beschlüssen eines internationalen Völkerrechtskongresses, welche bis jetzt nicht als Völkerrecht gelten, Folge geleistet und das in Anerkennung stehende Völkerrecht außer acht gelassen und dem Fall entsprechend entschieden werde, nicht als eine Berufungsbegründung anerkannt werden.

In Punkt 2 bringt der Reklamant vor, daß die Beschlagnahme vor Bekanntmachung der Kriegserklärung erfolgt sei und daß daher das Schiff, weil es von der Kriegseröffnung keine Kenntnis gehabt habe, freizugeben sei.

Es ist völkerrechtlich anerkannt, daß es zur Kriegseröffnung der Veröffentlichung einer Kriegserklärung nicht bedarf, daß vielmehr, wenn nur der Krieg eröffnet ist, gleichviel ob die feindlichen Staatsangehörigen darum wissen oder nicht, der kriegführende Staat diesen gegenüber sein Beschlagnahmerecht ausüben kann. Daher ist Punkt 2 der Berufung unbegründet.

Der Punkt 3 der Berufung macht geltend, daß die Beschlagnahme, weil in den neutralen koreanischen Hoheitsgewässern ausgeführt, widerrechtlich sei. Korea hat aber für den Krieg zwischen Japan und Rußland von Anfang an zu der Landung und dem Passieren der japanischen Truppen in seinem Gebiet seine Zustimmung gegeben. Auch hat sich der Krieg anfangs innerhalb des Hoheitsgebiets von Korea abgespielt. Daher kann Korea nicht als neutraler Staat im gewöhnlichen Sinne des Worts erachtet werden und Punkt 3 der Berufung ist unbegründet.

In Punkt 4 wird gesagt, daß der in der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 zum Ausdruck gekommene Gedanke, feindliche Schiffe, welche von der Kriegseröffnung keine Kenntnis hätten, zu schützen, auf das zur Verhandlung stehende Schiff angewandt werden müsse.

Die Fahrt des zur Verhandlung stehenden Schiffs deckt sich aber, wie aus dem Wortlaut klar hervorgeht, nicht mit einem der Fälle der §§ 1 bis 3 der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904, und eine Anwendung dieser Verordnung auf Schiffe, welche, wie das in Frage stehende, von einem Platz außerhalb Japans nach einem solchen fahren, ist unzulässig. Deshalb ist auch Punkt 4 der Berufung unbegründet.

Punkt 5 der Berufung behauptet, daß man, wenn die Beschlagnahme für die Zeit gerechtfertigt sein möge, am billigsten verfahren

würde, wenn man das Schiff während der Kriegszeit festhielte oder in Gebrauch nehme, nach Friedensschluß aber freigebe.

Dieses Vorbringen des Prozeßvertreters ist jedoch lediglich ein Privatwunsch, der nicht als Begründung der Berufung angesehen werden kann.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 16. Februar 1905.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend den am 10. Februar 1904 im Hafen von Yokohama von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Amaki" beschlagnahmten Dampfer „Kotik", wird nach Beendigung der Untersuchung wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des Dampfers „Kotik" entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Kotik" steht im Eigentum der im Fischereigewerbe in Kamtschatka in Rußland tätigen Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg. Sein Heimatshafen ist Wladiwostok, er hat die Erlaubnis zur Führung der russischen Handelsflagge und dient der genannten Gesellschaft zum Transportieren des Fischereiertrages, der Bedarfsartikel der Fischereiplätze und der Fischer. Daneben hatte er gewöhnlich behördliche Funktionen der russischen Regierung bei der Kontrolle gegen unerlaubte Fischerei in der See bei Kamtschatka auszuüben.

Seit dem 25. Dezember 1903 lag der Dampfer im Hafen von Yokohama, wo er nach Eintritt des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland am 10. Februar 1904 von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Amaki" beschlagnahmt wurde.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Vernehmungsprotokolle des Stellvertreters des Kommandanten des Kaiserlichen Kriegsschiffs „Amaki", Kapitänleutnants Kamamura Giki, des früheren Kommandanten der „Amaki", Fregattenkapitäns Minami Yoshichika, des Chefs der Wasserpolizei in Yokohama, Yuasa Hidetomi, des Vertreters des Kapitäns der „Kotik", 1. Offiziers Uffmann, des Maschinisten Moji Sotaro, des 2. Gesandtschaftssekretärs, Kawa-

kami Toshihiko, der Inspektoren des Zollamts in Yokohama, Kuraoko Yoshizo, Fukai Shimpachiro, Shimizu Shokichi und Saito Torakichi; ferner durch die Aussageschrift des Fregattenkapitäns Minami Yoshichika, die von dem oben erwähnten Stellvertreter des Kapitäns übergebenen Schiffspapiere und schriftliche Aussage sowie durch die Übersetzung des Urteils des Landgerichts in Wladiwostok gegen das Segelschiff „Kiyomasa Maru".

Die Hauptpunkte der Reklamation der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft sind folgende:

Da die „Kotik" ein Schiff sei, welches einem reinen Handelsbetriebe diene, so sei sie juristisch ein einfaches Handelsschiff. Obwohl ihr daher habe freistehen müssen, auf Grund der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904[1]) bis zum 16. Februar d. J. den japanischen Hafen zu verlassen, sei sie rechtswidrigerweise vor Ablauf der Frist beschlagnahmt worden.

Bei der Entscheidung über die Frage, ob die Beschlagnahme zu Recht geschehen sei oder nicht, müsse festgestellt werden, ob die „Kotik" ein reines Handelsscihff oder ein Staatsschiff sei, ferner, wenn sie kein Staatsschiff sei, ob sie vom Staat die Befugnis zur Ausübung polizeilicher Rechte erhalten habe oder nicht.

Es stehe außer allem Zweifel, daß ein Schiff, um ein Staatsschiff zu sein, zwei Bedingungen erfüllen müsse, nämlich erstens müsse es unter dem direkten Aufsichtsrecht der Regierung stehen, d. h. es müsse ein aufsichtführender Regierungsbeamter an Bord sein; zweitens müsse es für Zwecke des Staats, das heißt zur Ausübung öffentlicher Rechte, verwandt werden.

Selbst zugegeben, die „Kotik" habe polizeiliche Rechte ausgeübt, so hätte sich dies doch, wie Moji Sotaro's Aussage bezeuge, auf solche Zeiten beschränkt, zu welchen ein russischer Beamter an Bord gewesen sei. Wenn das Schiff auch zu Staatszwecken benutzt worden sei, so könne man es doch für die Zeit, wo kein aufsichtführender Beamter an Bord sei, nicht als Staatsschiff ansehen, so daß es also mit Aufhören der zeitweiligen öffentlichen Verwendung sogleich seine Eigenschaft als ein öffentliches Fahrzeug wieder verliere.

Als die „Kotik" beschlagnahmt worden sei, habe sie lediglich Meeresprodukte nach Japan gebracht gehabt und keinen öffentlichen Charakter getragen.

Was ferner die Behauptung angehe, die „Kotik" habe Polizeibefugnisse ausgeübt, so habe nicht der Kapitän, sondern ein russischer Beamter solche im Auftrage der russischen Regierung ausgeübt, wobei der Kapitän nur engagiert worden sei. Kurz, die „Kotik" sei von

---

[1]) I.

der russischen Regierung gechartert worden und sei während der Zeit außer der Ausübung der Polizeirechte ein Handelsschiff, welches von seinen Eigentümern, einer Erwerbsgesellschaft, für deren Zwecke verwandt worden sei. Daher sei es billigerweise freizugeben.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wie bereits oben gesagt, ist die „Kotik" ein Fischereifahrzeug, welches zum Transport der Fischereierträge usw. dient. Da ferner nach der Aussage von Kuraoka Yoshizo und Kawakami Toshihiko Grund zu der Annahme vorliegt, daß das genannte Schiff auch, wenn kein Beamter an Bord war, behördliche Funktionen auszuüben hatte, so kann das Zeugnis des Moji Sotaro allein nicht genügen, um die Tatsache, daß das Schiff ganz allgemein die erwähnten behördlichen Funktionen hatte, umzustoßen. Angesichts dieses Charakters kann die „Kotik" nicht aus dem Grunde, daß sie zur Zeit der Beschlagnahme Meeresprodukte nach Japan geschafft, also zufällig einmal keine öffentlichen Befugnisse ausgeübt hatte, als ein reines Handelsschiff angesehen werden.

Aus diesen Gründen muß das Schiff als ein feindliches Schiff betrachtet werden,[2]) auf welches die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 keine Anwendung findet. Die Beschlagnahme durch den Kommandanten des Kaiserlichen Kriegsschiffs „Amaki" ist daher gerechtfertigt, und das Schiff kann nicht freigegeben werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 18. Mai 1904 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch die Prokuristen Alexis Brosroff und Amor Mandl.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Gorai Kinzo, Tokio, Kojimachiku Fujimicho Shichome Nr. 4, bei Kawamoto Jujiro.

Am 18. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache betreffend den am 10. Februar 1904 im Hafen von Yokohama von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Amaki" beschlagnahmten russischen

[2]) V. § 40.

Dampfer „Kotik" ein Urteil auf Wegnahme desselben gefällt. Gegen dieses Urteil haben die Prokuristen der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft Alexis Brosroff und Amor Mandl durch den Rechtsanwalt Gorai Kinzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Gorai Kinzo und deren Begründung sind folgende:

Die genannte Gesellschaft sei tätig im An- und Verkauf von Pelzen von Seetieren, der Fabrikation von Dünger und von Konserven sowie im Transportgeschäft; zugleich betreibe sie die Versorgung der Bewohner von Kamtschatka mit allgemeinen Provisionen; aber der Fischfang sei ihr Gewerbe nicht. So sei auch die im Eigentum der Gesellschaft stehende „Kotik" ein Handelsschiff, welches zum Transport der von der Gesellschaft eingekauften Tierpelze, ihrer Fabrikate sowie zum Passagier- und Güterverkehr diene. Es sei daher eine falsche Auffassung der Tatsachen, wenn das Gericht erster Instanz das Schiff als ein Fischereifahrzeug angesehen habe.

Was die der Auffassung des Gerichts zugrunde liegende Tatsache angehe, daß das Schiff ganz allgemein behördliche Funktionen ausgeübt haben sollte, so könne das nur für die Zeit gelten, als das Schiff im Eigentum der Sealskin Company gestanden habe, während der späteren Zeit habe es diese Obliegenheiten nur ein einziges Mal, am 6. August 1902, ausgeübt, so daß man nicht sagen könne, daß es dies gewöhnlich tue.

Was ferner die Behauptung betreffe, die „Kotik" habe zur Kontrolle gegen unerlaubte Fischerei gedient, so sei das nur der Fall gewesen, wenn ein Beamter an Bord gewesen sei, und der öffentliche Charakter des Schiffs sei mit dem Absteigen dieses Beamten sogleich wieder erloschen. Da das Schiff zur Zeit der Beschlagnahme ein gewöhnliches Handelsschiff gewesen sei, so sei die Beschlagnahme, weil innerhalb der in der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 für die Abreise bestimmten Aufschubfrist geschehen, unrechtmäßig und die „Kotik" müsse freigegeben werden.

Es werde daher Aufhebung des auf Wegnahme lautenden Urteils des Prisengerichts von Yokosuka und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, Uchida Shigenari und Yanagita Kunio sind folgende:

Es gehe aus dem Vernehmungsprotokoll des Stellvertreters des Kapitäns der „Kotik" sowie aus dem Bericht des Konsuls Nomura

Motonobu an den Minister der Auswärtigen Angelegenheiten hervor, daß die Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft sich mit der Fischerei beschäftige. Die von dem Reklamanten vorgebrachte Behauptung, daß die Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft sich nie mit Hochseefischerei beschäftigt habe, habe nicht den Wert eines Gegenbeweises.

Der Verdacht, daß die „Kotik" die Befugnisse gehabt habe, polizeiliche Funktionen auszuüben, werde hinreichend bewiesen, wenn man folgende Tatsachen nebeneinander halte: Obwohl sich unter dem 6. August 1902, zu welcher Zeit das Schiff an der Kontrolle gegen unerlaubte Fischerei beteiligt gewesen sei, in dem Schiffsjournal nichts zum Beweise dafür verzeichnet finde, daß das Schiff von dem Gouvernement engagiert gewesen, sei dasselbe doch zu jener Zeit absichtlich bei Schiffen, welche unter dem Verdacht unerlaubter Fischerei gestanden hätten, vor Anker gelegt worden und die Besatzung habe von dem Gouvernement Auftrag für Visitierungen und Beschlagnahmen gehabt. Zur Zeit, als die „Kotik" im Eigentum der Sealskin Company gestanden habe, sei sie oft bei Beschlagnahmen von Schiffen, die unerlaubte Fischerei betrieben, beteiligt gewesen. Die Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft betreibe dasselbe Gewerbe wie die Sealskin Company, insbesondere habe sie auch einen der Hauptangestellten derselben zu ihrem Prokuristen gemacht. Die gewerbliche Tätigkeit von ganz Kamtschatka werde von ihr monopolisiert und sie genieße einen herrschenden Einfluß in der ganzen Gegend.

Da der Reklamant, um diesen Verdacht zu entfernen, kein Beweismaterial beigebracht habe, so sei die Entscheidung erster Instanz zutreffend.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Aus den Eintragungen in das Tagebuch der „Kotik" geht hervor, daß dieselbe, während sie im Eigentum der Sealskin Company war, häufig an der Kontrolle gegen Schiffe, welche unerlaubte Fischerei ausübten, beteiligt gewesen ist und zur Verfolgung, Beschlagnahme und Arretierung solcher Schiffe gedient hat. Der Reklamant behauptet, daß solche Vorkommnisse zum größten Teil der Zeit angehörten, wo das Schiff im Eigentum der Sealskin Company stand und daß das kein Beweis für das jetzige Bestehen solcher Beziehungen sei. Da aber die Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft die Nachfolgerschaft in den Geschäften der Sealskin Company angetreten hat und einer der wichtigsten Angestellten der letzteren jetzt Prokurist bei der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft ist, auch bei der Änderung des Namens der Eigentümerin die Besatzung des Dampfers keine Änderung der Verhältnisse bemerkt hat, so ist es schwer anzunehmen, daß die beiden Gesellschaften zwei ganz verschiedene, nicht zu einander in Beziehung

stehende Gesellschaften sein sollten. Zum mindesten kann nach den Vernehmungsprotokollen der Besatzung nicht angenommen werden, daß in den Beziehungen der „Kotik" zu der Kontrolle der unerlaubten Fischerei eine Änderung eingetreten sei.

Ferner sagt der Reklamant, daß die Verwendung der „Kotik" als Kontrollschiff gegen die unerlaubte Fischerei sich auf die Zeit beschränkt habe, wenn ein Beamter an Bord gewesen sei, und daß sie dann nur vorübergehend als ein im öffentlichen Dienst stehendes Fahrzeug gemietet worden sei, daß sie aber diesen öffentlichen Charakter, sobald der betreffende Beamte das Schiff verlassen, wieder verloren habe. Es muß aber nach den Eintragungen in dem Schiffsjournal der „Kotik" angenommen werden, daß sie, auch ohne von einem Beamten abhängig gewesen zu sein, die Kontrolle über die unerlaubte Fischerei ausgeübt hat. Auch findet sich in dem Tagebuch über die jeweilige Charterung des Schiffes nichts verzeichnet. Auch sonst sind hierfür keine Beweise vorhanden.

Aus der Tatsache, daß das Schiff am 6. August 1902 absichtlich bei Schiffen, welche unter dem Verdacht unerlaubter Fischerei standen, zu Anker gelassen wurde und die Besatzung im Auftrage des Gouvernements an der Visitierung und Beschlagnahme teilnahm, geht es hinreichend klar hervor, daß das Schiff der russischen Regierung gegenüber besondere Verpflichtungen hat.

Kurz, die „Kotik" ist, weil sie bei auftretender Gelegenheit als Fischereikontrollschiff verwandt wird und die Verpflichtung hat, für den Gebrauch zur Ausübung behördlicher Funktionen zur Verfügung zu stehen, kein gewöhnliches Handelsschiff.

Die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 findet Anwendung ausschließlich auf gewöhnliche Handelsschiffe, und ihre Vergünstigung kann solchen Schiffen, die der feindlichen Regierung gegenüber besondere Pflichten haben, nicht zuteil werden.

Demnach ist die Entscheidung des Prisengerichts zu Yokosuka auf Wegnahme des Dampfers „Kotik" nicht widerrechtlich.

Der Reklamant sowohl wie die Staatsanwälte haben über den weiteren Punkt, ob die „Kotik" als Fischereifahrzeug anzusehen sei oder nicht, Erörterungen angestellt. Da aber die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 schon nach dem oben Ausgeführten keine Anwendung finden kann, so erscheint es überflüssig, auf jenen Punkt einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 1. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In Sachen der Beschlagnahme des russischen Segelschiffs „Lesnik" und seiner Ladung wird auf Grund des letzten Absatzes des § 16 der Prisengerichtsordnung,[1]) wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Das russische Segelschiff „Lesnik" wird mit seiner ganzen Ladung, bestehend aus Salz, Säcken, aus Segelleinen und leeren Weinfässern, eingezogen.

Gründe:

Das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung, bestehend aus Salz und anderen Waren, wurden am 10. Februar 1904 im Hafen von Nagasaki von dem zur Besatzung des Kaiserlich Japanischen Kriegsschiffs „Ktsuragi" gehörigen Marineleutnant Yoshi Masune auf Befehl des Kommandanten des genannten Kriegsschiffs mit Beschlag belegt.

Es ist unbestreitbar, daß zur Zeit der Beschlagnahme zwischen Japan und Rußland Krieg bestand. Eine Bescheinigung des russischen Konsuls in Nagasaki tut die russische Nationalität des genannten Schiffes dar. Ferner aber hat nach dem Vernehmungsprotokoll der mit der Verwahrung des Schiffes betraute Chinese Chim Ming Kiu ausgesagt, daß dasselbe ein Walfischfänger sei, welcher im Eigentum des in Wladiwostok in Rußland ansässigen russischen Staatsuntertanen „Kasulin", d. i. Graf Keyserling, stehe und daß diesem auch die Ladung des Schiffes gehöre, welche aus Salz und anderen zum Einsalzen von Walfischfleisch dienenden Gütern bestünde. Es ist damit reichlich bewiesen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung feindlich sind.

Da das genannte Schiff zur Hochseefischerei dient und kein Handelsschiff ist, so findet die Bestimmung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom 9. Februar 1904[2]) betreffend die Vergünstigung der Befreiung von der Beschlagnahme auf dasselbe keine Anwendung. Die Beschlagnahme ist daher zu Recht erfolgt, und das Schiff und die gesamte Ladung sind einzuziehen.

Aus diesen Gründen wird wie in der Urteilsformel entschieden.[3])

Bei der vorliegenden Sache haben die Staatsanwälte Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro mitgewirkt.

Am 18. April 1904.

(Unterschriften.)

---

[1]) IV. — [2]) I. — [3]) V. §§ 35, 40.

Reklamant: Serge Lenige, St. Petersburg.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 10.

Der Reklamant hat in der Prisensache betreffend das russische Segelschiff „Lesnik" und seine Ladung unter der Behauptung, der Eigentümer des Schiffes und der Ladung zu sein, am 8. April 1904 mittels eines Telegramms die Freigabe derselben beantragt.

Ein Telegramm ist keine formgerechte Reklamationsschrift. Freilich hat der Reklamant eine solche am 11. April eingereicht, da dies aber nach Ablauf der Reklamationsfrist [1]) fällt, so kann die Reklamationsschrift nicht angenommen werden.

Daher wird die Reklamation abgewiesen.

Am 18. April 1904.

Der Präsident des Prisengerichts von Sasebo:

(Unterschrift.) [2])

Reklamant: Serge Lenige, directeur d'agriculture, wohnhaft in St. Petersburg.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 10.

Am 18. April 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend das russische Segelschiff „Lesnik" und seine Ladung die Abweisung der Reklamation verkündet. Hiergegen hat der oben genannte Vertreter der Reklamation eine Berufungsschrift unter der Bezeichnung Beschwerdeschrift eingereicht, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Die Reklamation sei auf Grund der am 9. März 1904 im Staatsanzeiger veröffentlichten Bekanntmachung betreffend die Beschlagnahme des russischen Segelschiffs „Lesnik" und seiner Ladung innerhalb der Reklamationsschrift erhoben worden. Da aber die Zeit für die Reklamation gedrängt habe, so sei der Inhalt derselben telegraphisch über-

---

[1]) IV. § 16, 2.

[2]) **Die obige Abweisung der Reklamation ist kein Urteil, sondern eine Verfügung. Trotzdem ist die Beschwerde des Reklamanten hiergegen als Berufung angenommen worden.**

mittelt worden, und obwohl dies durchaus eine formgerechte Reklamation gewesen, sei dieselbe mit der Begründung, daß ein Telegramm keine formgerechte Reklamationsschrift sei, abgewiesen worden. Da aber die Prisengerichtsordnung eine bestimmte Form für die Reklamationsschrift nicht vorschreibe, genüge es, wenn die Reklamation innerhalb der gesetzlichen Frist erhoben sei. Reklamant sei der Ansicht, daß die Frage, ob die Reklamation telegraphisch oder brieflich erhoben werde, völlig belanglos sei. Da nun das Vollmachtstelegramm, in welchem der Reklamant den Gegenstand der Reklamation darlege, erst am 6. April 1904, um 4 Uhr 35 Minuten nachmittags, beim Postamt in Tokio eingetroffen und darauf dem Vertreter abgeliefert worden sei, so habe es, da selbst ein dem am selben Abend 9 Uhr 30 Minuten von Shimbashi abgehenden Zug mitgegebener Brief erst am neunten des Monats nachmittags oder am 10. vormittags beim Prisengericht in Sasebo zur Bestellung gelangt sein würde, kein anderes Mittel für die Erhebung der Reklamation gegeben als den Telegraphen. Es sei demgemäß zuerst telegraphisch der Inhalt der Reklamation klar mitgeteilt worden und sodann die übliche Reklamationsschrift zur Vervollständigung eingeschickt worden. Wenn man dies als einen Fall nicht fristgemäßer Erhebung der Reklamation ansehe, so widerspreche das durchaus dem Sinn des Gesetzes. Reklamant beantrage daher eine besondere Behandlung des Falls und Aufhebung der erstinstanzlichen Verfügung.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Nach § 17 der Prisengerichtsordnung[3]) müssen in der Reklamationsschrift die Reklamationspunkte dargelegt und derselben die Beweisdokumente für dieselbe beigefügt werden. Außerdem muß aber im Falle, daß die Reklamation von einem Vertreter erhoben wird, nicht nur ein japanischer Rechtsanwalt bevollmächtigt werden, sondern dieser muß auch seine Vollmacht mit der Reklamationsschrift zusammen einreichen. Wie nun aus den Akten hervorgeht, so hat der Vertreter der Reklamation freilich am 8. April 1904 telegraphisch reklamiert, hat aber einen Beweis dafür, daß er vom Reklamanten bevollmächtigt war, nicht beigebracht. Erst nach Ablauf der Reklamationsfrist,[4]) nämlich am 11. desselben Monats, hat er eine Reklamationsschrift eingereicht, welcher seine telegraphische Vollmacht beigefügt war. Die Erhebung der Reklamation kann daher unzweifelhaft nicht als fristgemäß erachtet werden. Demgemäß hat das Gericht erster Instanz zu Recht dahin entschieden, daß die Reklamation nach Ablauf der Reklamationsfrist erhoben sei, und die vorliegende Berufung ist unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

---

[3]) IV. — [4]) IV. § 16.

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 17. Juni 1904.

(Unterschriften.)

In Sachen des beschlagnahmten norwegischen Dampfers „Hermes" wird nach Einsicht des Schriftsatzes des Staatsanwalts, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der norwegische Dampfer „Hermes" und seine gesamte Ladung werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer steht im Eigentum der norwegischen Firma Brunsgaard, Kjösterud & Co., führt die norwegische Handelsflagge und dient vorzugsweise zum Kohlentransport. Das Schiff ist von neutraler Nationalität, der Kapitän, die Maschinisten und Offiziere sind alle Norweger. Das Schiff war von der Agentur der russischen Firma Ginsburg, der Uriu Gesellschaft in Moji, gechartert worden, nahm am 4. und 5. Februar 1904 2100 tons Kohlen ein und fuhr am 6. Februar, vormittags um 10 Uhr, ohne zu wissen, daß an diesem Tage der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland eingetreten war, von Moji ab. Es traf, auf direkter Fahrt nach Port Arthur begriffen, am 9. Februar, um 2 Uhr nachmittags auf der Höhe von Port Arthur 38 ° 24 ' n. Br. und 121 ° 48 ' ö. L., mit einem japanischen Kriegsschiff zusammen. Nachdem es auf Befragen über Ladung und Bestimmungshafen im Einklang mit den Schiffspapieren Auskunft gegeben hatte, wurde ihm Befehl gegeben, direkt nach Nagasaki zu fahren.[1]) Nachdem es in Befolgung dieses Befehls am 13. Februar, um 8 Uhr vormittags, in Nagasaki eingetroffen war, wurde es am selben Tage, um 8 Uhr 45 Minuten vormittags, von dem Zugführer der dortigen Minenlegeabteilung, Kapitänleutnant Takamatsu Koshu, besichtigt und endgültig mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch das Protokoll des Chefs der Minenlegeabteilung in Nagasaki, Fregattenkapitäns Tsukiyama Seichi, den Bericht des Zugführers der genannten Abteilung, Kapitänleutnants Takamatsu Koshu, an den Chef derselben, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns und 1. Offiziers vom Dampfer

---

[1]) V. § 64.

„Hermes", das Schiffszertifikat, die Ausklarierungspapiere vom 5. Februar 1904, das Ladungsverzeichnis, die Konnossemente und die Übersetzung des Schiffsjournals.

Das Gericht ist der Ansicht, daß die auf dem zur Verhandlung stehenden Dampfer verschifften Steinkohlen, nach ihrer Menge und nach dem Bestimmungshafen zu urteilen, unmöglich für den eigenen Gebrauch des Schiffs bestimmt sein können. Da sie im Falle ihrer Ankunft in Port Arthur zum Gebrauch für die feindliche russische Kriegsmarine hätten geliefert werden können, so müssen sie als Kriegskonterbande betrachtet werden.

Aber nach Ansicht des modernen Völkerrechts können neutrale Schiffe, welche von der Eröffnung des Krieges nicht unterrichtet waren, selbst wenn sie Konterbande führen, und ebensowenig auch ihre Ladung von den kriegführenden Mächten eingezogen werden.[2]) Dies ist schließlich nur eine Anwendung des Grundsatzes, daß die Neutralitätspflicht erst mit Kenntnis von der Kriegseröffnung entsteht. Es liegt nicht der geringste Grund vor, anzunehmen, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer „Hermes" beim Verlassen Mojis am 6. Februar 1904 oder auch später von dem Eintreten des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland und der Eröffnung des Krieges unterrichtet gewesen sei. Unerwarteterweise wurde ihm auf der Höhe von Port Arthur von einem japanischen Kriegsschiff der Befehl erteilt, sich direkt nach Nagasaki zu begeben. Da ihm erst bei dieser Gelegenheit die Kriegseröffnung bekannt wurde, so kann weder der zur Verhandlung stehende Dampfer noch seine Ladung eingezogen werden.

Der zur Verhandlung stehende Dampfer ist jedoch von einem japanischen Kriegsschiff in der See bei Port Arthur am 9. Februar 1904, nachmittags 2 Uhr, nachdem gerade heftige Gefechte bei Chemulpo und Port Arthur stattgefunden hatten, wahrgenommen worden. Er war von einer russischen Firma gechartert, führte eine große, als Konterbande zu betrachtende Menge Kohlen an Bord, und war auf der Fahrt nach Port Arthur, dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands, begriffen. Die unter derartigen Verhältnissen ausgeführte Aufbringung des Dampfers muß für rechtmäßig erachtet werden.[3])

Mit Rücksicht auf diese Tatsachen und Gründe ist, unbeschadet der Rechtmäßigkeit der erfolgten Beschlagnahme, das zur Verhandlung stehende Schiff mitsamt seiner Ladung freizugeben.

Gegeben am 7. März 1904 im Prisengericht zu Sasebo.

(Unterschriften der Richter.)

---

[2]) V. § 38. — [3]) V. § 37, 1.

In Sachen des am 17. Februar 1904 im Hafen von Hakodate von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Takao" beschlagnahmten Segelschiffs „Nadeschda" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Es wird auf Einziehung des Segelschiffs „Nadeschda" erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Das zur Verhandlung stehende Segelschiff steht im Eigentum der russischen Staatsangehörigen Iphigenie Josephowitsch-Nikolski, dient vorzugsweise zum Gütertransport, sein Heimatshafen ist Wladiwostok in Rußland, es hat die Erlaubnis zur Führung der russischen Handelsflagge und zur Ozeanfahrt zu Handels- und Gütertransportzwecken.

Das Schiff ist am 28. November 1903 in Hakodate eingelaufen und hat seitdem ununterbrochen dort vor Anker gelegen. Am 6. Februar 1904 ist der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland eingetreten, und am 9. desselben Monats wurde die Kaiserliche Verordnung betreffend die Befreiung russischer Handelsschiffe von der prisenrechtlichen Beschlagnahme [1]) veröffentlicht, auf Grund deren der Kommandant des japanischen Kriegsschiffs „Takao" dem zur Verhandlung stehenden Schiff den Befehl erteilte, die japanischen Hoheitsgewässer innerhalb der in der Kaiserlichen Verordnung bestimmten Gnadenfrist, d. h. bis zum 16. Februar, zu verlassen. Als aber das genannte Schiff nach Ablauf der Gnadenfrist noch im Hafen von Hakodate lag, ließ der Kommandant der „Takao" dasselbe am 17. Februar, morgens 7 Uhr, von dem zur Besatzung der „Takao" gehörigen Offizier Tajima Joji auf Grund der japanischen Prisenordnung mit Beschlag belegen.

Diese Tatsachen gehen hervor aus den schriftlichen Berichten des Kommandanten der „Takao" über die Einzelheiten der Beschlagnahme und des zur Besatzung der „Takao" gehörigen Offiziers Tajima Joji über den Akt der Beschlagnahme, dem Schiffahrtserlaubnisschein und den Vernehmungsprotokollen des Tajima Joji und des Stellvertreters des Kapitäns der „Nadeschda".

Da nun zu Kriegszeiten, abgesehen von solchen Fällen, wo eine kriegführende Macht nach eigenem Ermessen die Befreiung feindlicher Schiffe von der prisenrechtlichen Beschlagnahme festgesetzt hat, die Möglichkeit der Einziehung feindlicher Schiffe in der Kaiserlich Japanischen Prisenordnung, den völkerrechtlichen Präzedenzfällen und den Ansichten der Wissenschaft in gleicher Weise anerkannt ist, so ist das zur Verhandlung stehende Segelschiff einzuziehen, weil es ein

[1]) I.

feindliches Handelsschiff [2]) ist und die japanischen Hoheitsgewässer nicht im Verlaufe der in der Kaiserlichen Verordnung vom Februar dieses Jahres bezüglich der russischen Handelsschiffe von der Beschlagnahme festgesetzten Gnadenfrist verlassen hat.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Am 12. Mai 1904 im Prisengericht zu Yokosuka nach Anhörung der Ansicht des Staatsanwalts Yamakita Kunio.

(Unterschriften.)

In der Prisensache betreffend das am 17. Februar 1904 im Hafen von Hakodate von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Takao" beschlagnahmte Segelschiff „Bobrik" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Einziehung des Segelschiffs „Bobrik" erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Das Segelschiff „Bobrik" steht im Eigentum der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg, dient zum Fischereigewerbe in Kamtschatka, Rußland, sein Heimatshafen ist Wladiwostok, es hat die Lizenz der russischen Regierung zur Führung der russischen Handelsflagge und dient der genannten Gesellschaft ausschließlich zum Transport der gefangenen Fische, der Bedarfsartikel für die Fischereiplätze und der Fischer.

Am 19. Oktober 1903 traf das genannte Segelschiff in Hakodate ein. Seitdem hat es dort ununterbrochen gelegen. Nachdem am 6. Februar dieses Jahres der Kriegszustand zwischen Japan und Rußland eingetreten war, wurde am 9. Februar die Kaiserliche Verordnung [1]), betreffend die Befreiung russischer Handelsschiffe von der Beschlagnahme, veröffentlicht. Der Kommandant der „Takao" erteilte dem genannten Segelschiff sogleich den Befehl, die japanischen Gewässer innerhalb der in dieser Kaiserlichen Verordnung bestimmten Abfahrtsfrist, d. h. bis zum 16. Februar, zu verlassen. Auf Grund einer Nachricht vom 12. Februar, daß ein Teil der russischen Flotte bis in die Nähe des Hafens von Hakodate vorgestoßen sei, erteilte der Kommandant der „Takao" am selben Tage, 11 Uhr vormittags, als eine für die Kriegsführung

---

[2]) V. § 40. — [1]) I.

notwendige Maßnahme durch die Wasserpolizei von Hakodate der Agentur der „Bobrik" die Order, bis zum Erhalt weiterer Befehle die Abfahrt nicht auszuführen. Als sich bald darauf herausstellte, daß ein Bedürfnis für den Befehl nicht vorlag, wurde derselbe am 13. Februar, 9 Uhr vormittags, durch Vermittlung der Wasserpolizei wieder aufgehoben und die Abfahrt bis zum 16. Februar wieder angeordnet. Am 9. Februar, sogleich nach Empfang der Abfahrtsorder seitens des Kommandanten der „Takao", fragte die Agentur der „Bobrik" bei der Firma Smith, Baker & Co. in Yokohama telegraphisch an, ob sie eine Mannschaft für die Reise der „Bobrik" anheuern könne oder nicht, worauf sie eine bejahende Antwort erhielt. Als aber der Befehl kam, vorläufig nicht abzureisen, stellte die Agentur die Beschaffung der Mannschaft wieder ein, und beantragte, sobald sie am 13. Februar den erneuten Abfahrtsbefehl erhalten hatte, eine Verlängerung der Abfahrtsfrist. Dies wurde indes von dem Kommandanten der „Takao" abgelehnt. Als nach Ablauf der gesetzlichen Frist die „Bobrik" die japanischen Gewässer nicht verlassen hatte, ließ der Kommandant der „Takao" sie am 17. Februar, vormittags 9 Uhr 30 Minuten, durch den zur Besatzung gehörigen Offizier Tajima Joji auf Grund der japanischen Prisenordnung mit Beschlag belegen.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch den Bericht über die Einzelheiten der Beschlagnahme des Kommandanten der „Takao", den Bericht des Offiziers Tajima Joji über die von ihm ausgeführte Beschlagnahme, das Vernehmungsprotokoll des Chefs der Firma Howell, John Andrew Wilson, die Schiffahrtserlaubnis der „Bobrik", das Antwortschreiben des Kommandanten der „Takao" und die Schreiben Wilson's an den mit dem Fall beauftragten Prisenrat.

Die Hauptpunkte der Reklamation der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft sind folgende:

Die „Bobrik" sei ein Schiff, welches einer rein privaten Erwerbsgesellschaft zur Handelsschiffahrt diene. Daher könne sie nicht eingezogen werden, denn, da die Feindseligkeiten im Kriege sich von einem Staat gegen den anderen richteten, so sei es ein Grundgedanke des Völkerrechts, dieselben nicht auf die einzelnen Personen auszudehnen. Der schon für Güter zu Lande bestehende Grundsatz der Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigentums übe endlich seinen Einfluß auch auf das Seekriegsrecht aus, und ungeachtet der bisherigen Praxis, welche die Aufbringung von feindlichem Privateigentum zur See gutheiße, mache sich jetzt eine Tendenz bemerkbar, die dies verneine. Diese Tendenz beschränke sich nicht auf Äußerungen zahlreicher hervorragender Gelehrter und sonstiger Anhänger dieser Ansicht, sondern sei auch von bedeutenden Staaten wie Deutschland, Österreich, Italien und Amerika

anerkannt. So erhalte die Forderung, das vernunftwidrige und störende Seeprisenwesen abgeschafft zu sehen, überall in der Welt große Unterstützung. Reklamant bitte daher, das Prisengericht wolle sich dem, was die ganze Welt als vernünftig anerkenne, anschließen und auf Freilassung der „Bobrik" erkennen. Auch verdiene dies Schiff angesichts der Umstände, welche zu seiner Aufbringung führten, besondere Milde. Das Schiff sei von jeher im allgemeinen zum Handelsverkehr verwandt worden. Am 9. Februar habe es auf Grund der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 Befehl erhalten, innerhalb einer Woche die japanischen Gewässer zu verlassen. Als es aber am 12. Februar eine Order erhalten habe, welche ihm die Abfahrt vorläufig verbot, sei die inzwischen in Yokohama eingeleitete Anheuerung einer Besatzung eingestellt worden, so daß, als der Arrest wieder aufgehoben wurde, nur noch drei Tage bis zum Ablauf der Abfahrtsfrist übrig gewesen seien, während welcher sich die Anheuerung der Mannschaft nicht mehr habe bewerkstelligen lassen. Eine Bitte an die zuständigen Beamten um Verlängerung der Frist sei abgeschlagen worden, und mit Ablauf der in der Kaiserlichen Verordnung bestimmten Frist sei das Schiff beschlagnahmt worden. Dieses Vorgehen sei ungerecht, und das Schiff müsse freigegeben werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die im ersten Teil der Reklamation besprochene Unverletzlichkeit feindlichen Privatvermögens im Kriege ist allerdings für Güter auf dem Lande ein Grundprinzip des geltenden Völkerrechts. Mit Bezug auf Güter zur See wird dies jedoch von dem Völkerrecht, wie es in Theorie und Praxis aller Staaten anerkannt ist, verneint, und auch die japanische Prisenordnung steht auf keinem anderen Standpunkt.

Was die weiteren Ausführungen der Reklamation angeht, so hat die Agentur der „Bobrik", als der Kommandant der „Takao", wie die Kriegsführung es erforderte, dem Segelschiff „Bobrik" den Befehl erteilte, einstweilen nicht abzureisen, die Beschaffung einer Schiffsbesatzung gänzlich aufzugeben und die Zeit von Erhalt dieses Befehls bis zum Ablauf der Abfahrtsfrist, obwohl sie reichlich genügte, zur Rüstung und Abreise des Schiffes nicht benutzt. Daher kann nicht behauptet werden, daß die schließlich erfolgte Beschlagnahme auf das Vorgehen des Kommandanten der „Takao" zurückzuführen und unrechtmäßig sei.

Ferner sagt der Reklamant, das zur Verhandlung stehende Segelschiff sei ein reines Handelsschiff. Nach Ansicht des Staatsanwalts dient es jedoch als Mutterschiff bei der Hochseefischerei. Über diesen Charakter des Schiffes ließe sich vielleicht streiten, da aber die Beschlagnahme desselben erst nach Ablauf der gesetzlichen Abfahrtsfrist stattgefunden hat, so ist eine Entscheidung darüber völlig belanglos.

Aus diesen Gründen ist das Segelschiff „Bobrik" einzuziehen,[1]) und es wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 18. Mai 1904 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg, vertreten durch die Prokuristen Alexis Brosroff und Amor Mandl.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Gorai Kinzo, wohnhaft in Tokio, Kojimachiku Fujimicho Shichichome Nr. 4 bei Kawamoto Jujiro.

Am 18. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Yokosuka in Sachen des am 17. Februar 1904 im Hafen von Hakodate von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Takao" beschlagnahmten, der russischen Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg gehörigen Segelschiffs „Bobrik" ein Urteil erlassen, in welchem auf Einziehung desselben erkannt wird. Gegen dieses Urteil hat der Rechtsanwalt Gorai Kinzo als Vertreter des Reklamanten die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Tsutsuki Keiroku beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Gorai Kinzo sind folgende:

Das Urteil erster Instanz sei unrechtmäßig. Es werde daher Aufhebung desselben und Entscheidung auf Freilassung des Segelschiffs „Bobrik" beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Urteil erster Instanz besage, daß die Unverletzlichkeit feindlichen Privatvermögens im Kriege für Güter auf dem Lande allerdings ein Grundprinzip des geltenden Völkerrechts sei, daß indes mit Bezug auf Güter zur See die von den Staaten anerkannte Theorie und Praxis des Völkerrechts dieses Prinzip verneinten. Demgegenüber mache der Reklamant folgendes geltend:

Italien habe in seinem im Jahre 1865 erlassenen Seehandelsgesetzbuch unter Zugrundelegung des Prinzips der Gegenseitigkeit das Recht zur Beschlagnahme feindlicher Handelsschiffe verneint. Im Jahre 1866 hätten Preußen, Österreich und Italien in dem zwischen ihnen geführten Kriege alle das genannte Prinzip streng durchgeführt und nicht ein einziges Handelsschiff sei beschlagnahmt worden. Während

---

[1]) V. § 40.

des Krieges zwischen Frankreich und Preußen im Jahre 1870 habe Preußen diesen Grundsatz, ohne das Prinzip der Gegenseitigkeit zugrunde zu legen, anerkannt. Im Jahre 1870 hätten Italien und Amerika sich vertragsmäßig verpflichtet, im Falle eines Krieges zwischen ihnen sich nach diesem Grundsatz zu richten. Wenn man dies in Betracht ziehe, so könne man freilich noch nicht behaupten, daß alle Mächte diesen Grundsatz anerkannt hätten, aber es stehe mit den Tatsachen in Widerspruch, wenn man sage, derselbe sei nicht durch die Gewohnheit anerkannt. Die Feindseligkeiten während eines Krieges beschränkten sich auf die Staaten, und es sei völkerrechtlich anerkannt, daß sich dieselben nicht auf private Individuen erstrecken dürften. Daß dieses Prinzip auf dem Lande anerkannt sei, gebe das Urteil erster Instanz unumwunden zu. Es bestehe aber kein Grund, weshalb ein Prinzip, welches schon für das Land anerkannt wäre, nicht auch für die See Anwendung finden solle. Wenn ein Grundsatz dem Recht und der Billigkeit entspreche und nur ein Staat ihn in einem internationalen Krieg annehme, so bedürfe er nicht weiter der Anerkennung seitens sämtlicher anderen Staaten, es sei vielmehr deren natürliche Pflicht als Zivilisationsträger, einen solchen Grundsatz von sich aus anzuwenden und seine Entwicklung zu fördern. Die von dem Urteil erster Instanz angeführten Bestimmungen der japanischen Prisenordnung seien daher nicht würdig, von dem Oberprisengericht, dem kraft seines Amtes die Pflicht obliege, das Völkerrecht der Welt in Anwendung zu setzen, auch nur mit einem Gedanken berücksichtigt zu werden.

2. Das Segelschiff „Bobrik“ habe am 9. Februar von dem Kommandanten der „Takao“ Order bekommen, bis zum 16. Februar Hakodate zu verlassen. Darauf habe die Agentur des Schiffes, die Firma Howell & Co. in Hakodate, hierfür Vorbereitung getroffen, indem sie sofort der Agentur in Yokohama, der Firma Smith, Baker & Co., Auftrag zur Anheuerung eines Kapitäns und einer Mannschaft gegeben habe. Das Antworttelegramm von Smith, Baker & Co., daß die Anheuerung geschehen könne, sei am 11. Februar abends angekommen, so daß die Rückantwort, welche den definitiven Auftrag zur Anheuerung gegeben habe, wegen der späten Tageszeit bis zum nächsten Tag habe aufgeschoben werden müssen. An diesem Tage vormittags sei plötzlich von dem Kommandanten der „Takao“ der Gegenbefehl gekommen, nicht abzufahren, so daß an Smith, Baker & Co. telegraphiert worden sei, von der Anheuerung abzustehen. Am 13. vormittags sei eine neue Order gekommen, welche die Abfahrt wieder gestattete. Zu der Zeit seien aber nur noch drei und ein halber Tag übrig gewesen, und überdies sei der 13. ein Sonnabend und der 14. ein Sonntag gewesen. Wie Smith, Baker & Co. in ihrem Telegramm vom 10. gesagt hätten, sei wegen der Kriegseröffnung die Anheuerung von Japanern aus-

geschlossen gewesen, und von den wenigen Ausländern hätten sich nur mit Mühe ein Kapitän und fünf Leute zur Anmusterung bereitfinden lassen. Selbst wenn aber am 13. von neuem Auftrag zur Anheuerung dieser Leute gegeben worden und diese am 13. oder 14. bewirkt worden wäre, so würden die Leute, am 14. von Yokohama abfahrend, erst am 16. morgens in Hakodate haben eintreffen können, da die Fahrt von Yokohama nach Hakodate 48 Stunden dauere. Nach Ankunft der Mannschaft würde alsdann die Anbringung des Segelwerks und die Einnahme von Ballast, Proviant und Brennmaterial 36 bis 48 Stunden in Anspruch genommen haben. Selbst ohne daß der Befehl vom 12., nicht abzufahren, gekommen wäre, hätte befürchtet werden müssen, daß die Abreise vor Ablauf der Frist unmöglich gewesen sei; der Erlaß dieses Befehls habe jedoch erst die Einstellung der Reisevorbereitungen veranlaßt. Als dann am 13. Februar von neuem die Erlaubnis zur Abfahrt erteilt worden sei, sei es vollends ausgeschlossen gewesen, die Abfahrt bis zum 16. zu vollenden. Es sei daher, als der zweite Reisebefehl gekommen sei, sofort ein Antrag auf Verlängerung der Abfahrtsfrist gestellt, der jedoch am 14. von dem Kommandanten der „Takao" abschlägig beantwortet worden sei. Da zu dieser Zeit nur noch 2 Tage von der Frist übrig gewesen seien, so seien die Vorbereitungen zur Abreise endgültig aufgegeben worden. Der Kommandant der „Takao" habe das Recht mit Füßen getreten, indem er dadurch, daß er ihr abzufahren verboten habe, die „Bobrik" tatsächlich der Vergünstigung der Abfahrtsfrist beraubt habe.

Die nach Ablehnung der erbetenen Fristverlängerung am 17. Februar ausgeführte Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei daher zu Unrecht geschehen und das Schiff müsse freigegeben werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Yokosuka-Prisengericht Kobayashi Yoshio, Uchida Shigenari und Yanagita Kunio besagen folgendes:

Die Berufung sei aus folgenden Gründen abzuweisen:

1. Für den Krieg zu Lande seien dem Recht zur Zerstörung oder Wegnahme des Eigentums des Feindes sehr enge Schranken gezogen. Der Grund, weshalb eine in Feindesland einfallende Armee das feindliche Privateigentum respektiere, sei in erster Linie der, daß man darin eins der unentbehrlichsten und wirksamsten Mittel erblicke, um die Bevölkerung der betreffenden Gegend in Ruhe zu halten und den Kampf erfolgreich durchzuführen. Dagegen würden Beschlagnahmen von Privateigentum zur See ausgeführt nicht nur, weil daraus ein großer Gewinn für das betreffende Land entspränge, sondern auch, um das dem Feinde für den Seekrieg unentbehrliche Material an Handelsschiffen zu vermindern und den feindlichen Handel und Verkehr lahmzulegen,

weil dies das wirksamste Mittel sei, um den Zweck des Krieges zu erreichen. Daher erkläre das moderne Völkerrecht die Beschlagnahme von feindlichem Privateigentum zur See für rechtmäßig.

Die Berufungsschrift führe das Seehandelsgesetzbuch Italiens, den Krieg zwischen Preußen, Österreich und Italien, den Krieg zwischen Preußen und Frankreich und den amerikanisch-italienischen Vertrag an. Die Tatsache aber, daß die Anerkennung der dort erscheinenden Rechtsbestimmungen und Prinzipien nur für den Fall geschehe, daß durch Vertrag oder Gesetz die Gegenseitigkeit gewährt würde, liefere im Gegenteil den Beweis, daß die Seebeschlagnahme ein Recht kriegführender Staaten sei und von den Mächten als solches anerkannt werde, und könne unmöglich zum Beweis für die Behauptung angeführt werden, daß die Praxis auch für Güter zur See die Unverletzlichkeit feindlichen Privateigentums anerkannt habe.

In dem Kriege zwischen Japan und Rußland habe letzteres oft unter dem Vorwand einer Seeprise japanische Handelsschiffe in den Grund geschossen, und die Kaiserlich Japanische Regierung habe ihrerseits, mit Ausnahme der in der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom 9. Februar 1904 für einen Teil der feindlichen Schiffe gewährten Vergünstigung der Befreiung von der Beschlagnahme, ihre Absicht, die Beschlagnahme zur See nicht auszuüben, nicht ausgesprochen. Sie habe vielmehr in der auf den bestehenden völkerrechtlichen Bestimmungen und Gewohnheiten aufgebauten Seeprisenordnung die Seebeschlagnahme ausdrücklich angeordnet. Daher sei es zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz sage, daß die japanische Prisenordnung übereinstimme mit den gegenwärtig von den Mächten anerkannten Bestimmungen und Gewohnheiten, die den Grundsatz der Unverletzlichkeit feindlichen Privatvermögens zur See verneinten.

2. Da, wie die Verhandlungsprotokolle des vorliegenden Falls zeigten, die „Bobrik" nicht als ein zum Handelsverkehr dienendes Fahrzeug, sondern als ein Hilfsfahrzeug bei der Hochseefischerei anzusehen sei, so fänden die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904, welche ausschließlich den zum Handelsverkehr dienenden Handelsschiffen die Vergünstigung der Befreiung von der Beschlagnahme gewähre, auf das zur Verhandlung stehende Schiff keine Anwendung. Daß der Kommandant der „Takao" dem genannten Schiff den Aufschub der Abfahrt gewährt habe, sei daraus zu erklären, daß zu der Zeit die Natur des Schiffes nicht bekannt gewesen sei. Sofortige Beschlagnahme ohne Gewährung des Aufschubs wäre durchaus nicht gesetzwidrig gewesen.

Aber einstweilen angenommen, das Schiff sei ein gewöhnliches Kauffahrteischiff, so hätten doch die Verwalter des Schiffs, da sie nicht hätten wissen können, wann das Verbot der Abreise aufgehoben werden

würde, die Vorbereitungen für dieselbe fortsetzen müssen. Sie hätten dieselben indes ohne Grund eingestellt und auch, als die Abreise wieder freigestellt war, obwohl hinreichend Zeit vorhanden gewesen sei, nicht wieder aufgenommen. Das Nichtvorhandensein einer Mannschaft, der Ort der Anheuerung einer solchen und dergleichen die Vollendung der Reisevorbereitungen beeinflussenden Tatumstände seien bei der Anwendung der Verordnung nicht zu berücksichtigen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist von dem gegenwärtigen Völkerrecht anerkannt, daß einer kriegführenden Macht einseitig das Recht zusteht, feindliche Handelsschiffe aufzubringen, und zwischen Japan und Rußland besteht kein Abkommen darüber, daß im Kriegsfalle zwischen ihnen gegenseitig Seeprisen nicht gemacht werden sollen. Daher hat jedes der beiden Länder Seeprisenbestimmungen erlassen und in denselben die Regeln bei Aufbringung feindlicher Handelsschiffe und sonstigen Privateigentums klar aufgestellt.

Auch die von dem Berufungsreklamanten zur Unterstützung seiner Behauptungen angeführten Beispiele des italienischen Seehandelsgesetzbuchs, des Vorgangs des preußisch-österreichisch-italienischen Krieges und des amerikanisch-italienischen Vertrages tun nicht dar, daß diese Gesetze oder Verträge die völkerrechtliche Gewohnheit, im Kriege feindliches Privateigentum zur See aufzubringen, gänzlich abschaffen wollten. Alle diese Gesetzes- und Vertragsbestimmungen fordern vielmehr zur Schonung feindlichen Privateigentums zur See seitens des einen Staats, daß auch der andere das Privateigentum des einen zur See nicht mit Beschlag belegen dürfe. Wenn auch in dem französisch-preußischen Kriege Preußen, ohne diese Bedingung zu stellen, zuerst seine Absicht, französisches Privateigentum zur See nicht zu verletzen, bekannt gegeben hat, so ist doch Frankreich diesem Beispiel nicht gefolgt, sondern hat sich unverändert an die bisherigen Völkerrechtsgebräuche gehalten, so daß auch Preußen nach kurzem seine anfängliche Absicht aufgab und wieder zu der Beschlagnahme feindlichen Privateigentums zur See zurückkehrte. Die von dem Reklamanten für das Prinzip der Unverletzlichkeit feindlichen Privateigentums zur See angeführten Tatsachen können daher nicht beweisen, daß dies Prinzip von den Mächten als Gewohnheit des gegenwärtigen Völkerrechts respektiert wird. Ein Prisengericht hat aber die Pflicht, bei Entscheidung über Rechtmäßigkeit oder Unrechtmäßigkeit einer Seeprise den völkerrechtlichen Vorschriften und Gewohnheiten sowie den gesetzlichen Bestimmungen seines eigenen Landes zu folgen. Wenn daher auch die Befolgung des Prinzips der Unverletzbarkeit des feindlichen Privatvermögens in gleicher Weise wie auf dem Lande so auch für Güter zur See nach der öffentlichen Meinung der Welt den Prinzipien der Hamunität entsprechen mag,

so ist doch dieser Grundsatz zwischen den jetzt Krieg führenden Mächten nicht vertragsmäßig festgelegt worden. Daher ist es selbstredend für das Prisengericht pflichtgemäß unmöglich, nach diesem Grundsatz, der weder von den Mächten anerkannt ist, noch auch den Bestimmungen und Gewohnheiten des Völkerrechts und den Gesetzen des eigenen Landes entspricht, über die Frage der Rechtmäßigkeit dieser Prise zu entscheiden. So hat auch das Prisengericht zu Yokosuka zutreffend dargetan, daß der Grundsatz, feindliches Privatvermögen im Kriege nicht zu verletzen, mit Bezug auf Güter zur See gegenwärtig von den seitens der Mächte anerkannten völkerrechtlichen Grundsätzen und Gewohnheiten verneint würde, und daß auch die japanische Prisenordnung grundsätzlich auf demselben Standpunkt stehe. Daher ist die Entscheidung, daß die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Segelschiffs „Bobrik“ rechtmäßig sei, zutreffend.

2. Was den Charakter des zur Verhandlung stehenden Schiffs angeht, so kann derselbe Veranlassung zu Meinungsverschiedenheiten geben. Aber selbst wenn man annimmt, daß es ein Handelsschiff ist, auf welches die Kaiserliche Verordnung Nr. 20 vom 9. Februar 1904 Anwendung finden muß, so ist doch das Urteil erster Instanz nicht unzutreffend. Denn wenn bei Anfang eines Krieges eine der kriegführenden Parteien unter Festsetzung einer angemessenen Frist den feindlichen Schiffen Befehl erteilt, vor Ablauf dieser Frist ihre Gewässer zu verlassen, so steht es außer Zweifel, daß die Personen, welche diesen Befehl erhalten, ohne Verzug die nötigen Vorbereitungen zur Abfahrt treffen müssen und auch nicht die geringste Versäumnis begehen dürfen. Wenn daher der Kommandant der „Takao“ auch plötzlich die Abreise verboten hatte, so war doch sicher kein Grund vorhanden, die Reisevorbereitungen zu unterbrechen, weil man doch nicht wissen konnte, wann dieses Verbot wieder aufgehoben werden würde. Auch war, nachdem der Kommandant der „Takao“ am 13. Februar, 9 Uhr vormittags, den Befehl, nicht abzureisen, wieder aufgehoben hatte, bis zum Ablauf der Frist noch hinreichend Zeit vorhanden, um die nötigen Vorbereitungen zu vollenden. Da aber die Agentur des Schiffseigentümers diese Vorbereitungen zu treffen verabsäumte, so war schließlich das Resultat, daß das zur Verhandlung stehende Schiff vor Ablauf der Frist nicht abfahren konnte und am Ende beschlagnahmt wurde.

Da die Beschlagnahme nach Ablauf der Abfahrtsfrist am 17. Februar erfolgt ist, so ist sie durchaus rechtmäßig, und auf ihren Rechtsbestand kann die Tatsache, daß vor Ablauf der Frist die Abfahrt einmal verboten wurde, keinen Einfluß ausüben. Der dem Urteil erster Instanz gemachte Vorwurf, welcher die obigen Tatsachen nicht in Rücksicht zieht, ist daher nicht zutreffend, und es wird, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 9. Dezember 1904 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der russische Staatsangehörige M. Ginsburg.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sawada Shunzo, wohnhaft Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 79.

In Sachen der Beschlagnahme des russischen Dampfers „Juliade" wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Juliade" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Juliade" ist Eigentum des russischen Staatsangehörigen Ginsburg, führt die russische Handelsflagge und dient zum Verkehr im Hafen von Nagasaki. Der Eigentümer Ginsburg ist Lieferant der russischen Armee und Marine und hàt in verschiedenen Plätzen Ostasiens Handelsniederlassungen. Da im Dezember 1903 der Ausbruch des Krieges zwischen Japan und Rußland bevorstand, verließ Ginsburg Nagasaki und zog sich nach Dalni zurück. Seitdem befand sich der genannte Dampfer in Aufbewahrung des Prokuristen der Firma Ginsburg & Co., des englischen Untertanen Dow. Am 17. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, wurde er von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Katsuragi" mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Katsuragi", Sakamoto Soshichi, das Protokoll und die Bescheinigung des Vertreters des Kommandanten, Marineleutnants Yoshi Masune, über die Beschlagnahme, das Schiffsklassenzertifikat erster Klasse des beschlagnahmten Schiffes, ein Schreiben des Chefs der Polizeistation Umegasaki in Nagasaki, Polizeihauptmanns Ieguchi Minekichi, die Vernehmungsprotokolle des früheren Führers des beschlagnahmten Schiffes, Uwotani Kanekichi und des Marineleutnants Yoshi Masune.

Der Prozeßvertreter des Reklamanten macht dagegen hauptsächlich folgendes geltend:

1. Das zur Verhandlung stehende Schiff sei von der Firma Gins-

burg im Hafen von Nagasaki zum Verkehr auf den mit ihr in Geschäftsverbindung stehenden ausländischen und inländischen Schiffen und zur Vermittlung des Verkehrs der Passagiere derselben gebraucht worden und diene nicht zu überseeischer Fahrt.

2. Es habe keine Kriegskonterbande an Bord gehabt und gegen Japan keinerlei feindliche Handlungen begangen.

Daher werde die Freilassung des Schiffes beantragt.

Der Staatsanwalt erklärt dagegen, daß die Anführungen des Vertreters des Reklamanten sämtlich grundlos seien und daß er beantrage, das zur Verhandlung stehende Schiff für gute Prise zu erklären und einzuziehen.

Das Gericht ist der folgenden Ansicht:

Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffes, der russische Staatsangehörige Ginsburg, hat freilich in Japan eine gewerbliche Niederlassung gehabt, er hat aber in Voraussicht des Ausbruchs des Krieges zwischen Japan und Rußland sich im Dezember 1903 von Japan nach Dalni zurückgezogen. Nach dem Völkerrecht ist er eine feindliche Person,[1]) und sein Schiff ein feindliches Schiff. Auch die Tatsache, daß das genannte Schiff die russische Handelsflagge führt, beweist seinen unzweifelhaft feindlichen Charakter.

Gleichviel, ob es zum Hafenverkehr oder zum Überseeverkehr dient, ob es Konterbande an Bord hat und ob es zu feindseligen Handlungen gebraucht worden ist oder nicht: ein feindliches Schiff kann zu Kriegszeiten an jedem, nicht neutralen Ort mit Recht beschlagnahmt werden.[2]) Daher ist die nach Eintritt des Kriegszustands zwischen Japan und Rußland ausgeführte Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers gesetzmäßig geschehen und derselbe ist einzuziehen.[3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

[1]) Dies erscheint im Hinblick auf § 4 der Seeprisenordnung (V) schief. Das Schiff ist feindlich nach § 6, 2, d. h., weil es die feindliche Flagge führt. Der Eigentümer hatte auch zur Zeit der Aufbringung, obwohl er persönlich verzogen war, offenbar seine geschäftliche Niederlassung nicht aufgegeben. Denn das Boot war, wie der Tatbestand oben angibt, in Verwahrung seines Prokuristen. Er mußte also bezüglich des Charakters seines Schiffs als eine Person von neutraler Landeszugehörigkeit angesehen werden.

[2]) V. § 35. — [3]) V. § 40.

Reklamant: Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Vizepräsidenten Wenzel.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio. Kyobashiku, Kagacho Nr. 10.

In der Prisensache betreffend den russischen Dampfer „Manchuria“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Manchuria“ und die ihm zugehörigen Spirituosen und Nahrungsmittel werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer, Eigentum der russischen ostchinesischen Eisenbahngesellschaft, wurde, während er bei der Mitsu Bishi Dockgesellschaft in Nagasaki in Reparatur begriffen war und vor der Werft an einer Boje lag, am 17. Februar 1904 von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Katsuragi“ beschlagnahmt. Zu dieser Zeit befanden sich an Bord Spirituosen und Nahrungsmittel.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Katsuragi“, Kapitänleutnants Yokoo Naoshi, das Vernehmungsprotokoll des Genannten sowie des englischen Staatsangehörigen Walker, welcher die Aufsicht über die „Manchuria“ führte, das Schiffszertifikat des damaligen russischen Konsuls in Nagasaki, die Abschrift des Auftrags betreffend die Reparatur des Schiffes und die Aussagen des Vertreters der Reklamation.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Nach Völkerrecht könne freilich die Beschlagnahme eines feindlichen Schiffes ihren Anfang in den Gebietsgewässern des beschlagnahmenden oder eines mit ihm für den Krieg verbündeten Staats oder auf offener See nehmen, da aber der zur Verhandlung stehende Dampfer zu der Zeit der Beschlagnahme in dem Dock der Mitsu Bishi Dockgesellschaft gelegen habe, so sei die Beschlagnahme ungerechtfertigt. Selbst wenn der Dampfer nicht im Dock gelegen hätte, so hätte er doch, weil er im Besitz eines japanischen Staatsangehörigen gewesen sei, nicht beschlagnahmt werden dürfen.

Die Bestimmung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904,[1] daß russische Handelsschiffe, welche zur Zeit des Inkrafttretens der Verordnung in japanischen Häfen seien, bis zum 16. Februar des Jahres abfahren könnten, beziehe sich auf Schiffe, welche reisefähig seien. Demnach könnten Schiffe, welche, wie das zur Verhandlung stehende, zur Zeit der Veröffentlichung der genannten Kaiserlichen

[1]) I.

Verordnung keine Mannschaft an Bord gehabt und sich in Reparatur befunden hätten, daher zur Abreise außerstande gewesen seien, nicht, weil die Abfahrtfrist abgelaufen sei, sogleich danach mit Beschlag belegt werden.

Es werde daher Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes sowie der Spirituosen und Nahrungsmittel beantragt.

Der Staatsanwalt äußerte sich im wesentlichen dahin, daß die Reklamation unbegründet sei und das Schiff sowie die Spirituosen und Nahrungsmittel einzuziehen seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Reklamant macht geltend, daß die Beschlagnahme in einem Dock vorgenommen worden sei, wie aber oben bereits angeführt, ist es bewiesen, daß dies nicht der Fall gewesen ist.

Ferner behauptet der Reklamant, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, weil es zu der fraglichen Zeit im Besitz eines japanischen Staatsangehörigen gewesen sei, nicht hätte beschlagnahmt werden können. Es kann indes nicht bestritten werden, daß die Frage, wer der Besitzer sei, mit der Wirksamkeit einer Aufbringung zur See nichts zu schaffen hat.

Des weiteren bringt der Reklamant vor, daß das zur Verhandlung stehende Schiff zurzeit zur Reise durchaus nicht imstande gewesen sei und nicht mit der Begründung, daß die Frist der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 von diesem Jahre abgelaufen sei, sofort hätte beschlagnahmt werden dürfen. Der allgemeine völkerrechtliche Grundsatz ist jedoch, daß feindliche Schiffe beschlagnahmt werden können, und die genannte Kaiserliche Verordnung schafft nur eine Ausnahme hiervon. Schiffe, welche die Voraussetzungen der Bestimmungen dieser Verordnung nicht erfüllen, unterliegen daher selbstverständlich der Beschlagnahme, und die Frage, ob sie reisefähig sind oder nicht, ist völlig belanglos.

Was demnach die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden feindlichen Dampfers „Manchuria" angeht, so ist nach den obigen Ausführungen sowohl Ort als Zeit als Verfahren derselben dem Rechte entsprechend gewesen, und Gründe für seine Freigabe sind nicht zu ersehen.

Da ferner die dem genannten Dampfer zugehörigen Spirituosen und Nahrungsmittel „als im Eigentum der Eigentümer des Schiffes stehend" anzusehen sind, so sind sie gleichfalls einzuziehen.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Hayashi Eijuro.

(Unterschriften.)

[2]) V. § 40.

Reklamant: Die ostchinesische Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg, Rußland, vertreten durch den Vizepräsidenten Wenzel.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 10.

Am 26. Mai 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den am 17. Februar 1904 im Hafen von Nagasaki von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Katsuragi" beschlagnahmten russischen Dampfer „Manchuria" ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung desselben und der ihm zugehörigen Spirituosen und Nahrungsmittel erkannt wird.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der Vizepräsident der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft, Wenzel, durch den Rechtsanwalt Nagashima Washitaro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein des Staatsanwalts Tsutsuki Keiroku geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Nagashima Washitaro und deren Begründung sind folgende:

Das Urteil erster Instanz habe zugegeben, daß die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers während seiner Reparatur bei der Mitsu Bishi Dockgesellschaft in Nagasaki geschehen sei. Wenn dem aber so sei, so sei der Fall anders wie bei Schiffen, die sich schlechthin in Gebietsgewässern oder auf hoher See befänden. Denn das Schiff habe sich im Besitz eines japanischen Staatsangehörigen befunden und verliere damit die Eigenschaften, welche die Aufbringung rechtfertigen würden.

Da ferner das zur Verhandlung stehende Schiff zur Zeit der Veröffentlichung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 in jeder Beziehung nicht reisefähig gewesen sei, so hätte es nicht, weil die Frist abgelaufen gewesen sei, beschlagnahmt werden dürfen.

Es werde daher Verwerfung des Urteils erster Instanz und Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes und seiner Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Hayashi Eijuro, sind folgende:

Die Berufung sei in allen Punkten unhaltbar. Die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Dampfers und seiner Ladung erfülle alle Bedingungen, die zur rechtlichen Gültigkeit einer Beschlagnahme zur See erforderlich seien. Demnach sei das Urteil erster Instanz, welches dieselbe gutheiße und auf Einziehung der Prise erkenne, unanfechtbar. Die Berufung müsse daher abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Die Berufungsbegründung macht geltend, daß das zur Verhandlung

stehende Schiff zur Zeit der Beschlagnahme bei der Mitsu Bishi Dockgesellschaft in Reparatur gewesen sei. Damit, daß es sich so im Besitz eines japanischen Staatsangehörigen befunden habe, gestalte sich der Fall ganz verschieden von solchen Fällen, wo Schiffe sich schlechthin in Gebietsgewässern oder auf offener See befänden; denn das Schiff verliere damit die Eigenschaften, die seine Aufbringung rechtfertigen würden.

Da ferner das zur Verhandlung stehende Schiff zur Zeit der Veröffentlichung der Kaiserlichen Verordnung Nr. 20 vom Jahre 1904 in jeder Beziehung nicht zur Reise fähig gewesen sei, so hätte es nicht, weil die Abfahrtsfrist abgelaufen gewesen sei, beschlagnahmt werden dürfen.

Die Tatsache, daß ein Schiff sich in Reparatur befindet, ist aber kein Grund, weshalb es die Eigenschaften verlieren sollte, gegen die sich die Beschlagnahme richtet. Auch hat bei Gütern mit feindlichem Charakter die Frage, wer der Besitzer ist, keinerlei Einfluß auf die Beschlagnahme.

Was ferner die Tatsache angeht, daß das Schiff zur Zeit der Aufbringung nicht reisefähig war, so kann diese kein Hindernis für die Anwendung der prisenrechtlichen Grundsätze bilden. Auf Grund bestehender Praxis ist die erwähnte Kaiserliche Verordnung erlassen worden, welche ausnahmsweise feindliche Handelsschiffe für eine bestimmte Frist von der Aufbringung befreit. Aber auch in dieser Kaiserlichen Verordnung findet sich keine Bestimmung, nach welcher zugunsten von reiseunfähigen Schiffen eine Ausnahme von der festgesetzten Gnadenfrist gemacht werden könne. Daher konnte dem zur Verhandlung stehenden Schiff die Vergünstigung der Befreiung über die in der Kaiserlichen Verordnung festgesetzte Frist hinaus nicht gewährt werden.

Demnach hat das Gericht erster Instanz zu Recht auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Dampfers und der ihm zugehörigen Spirituosen und Nahrungsmittel erkannt und die Berufung ist unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 4. Februar 1905.

(Unterschriften.)

In der Prisensache betreffend den am 13. April 1904 in Hakodate von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Takao" beschlagnahmten Dampfer „Thalia" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Es wird auf Einziehung des Dampfers „Thalia" erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Thalia" steht im Eigentum der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg, Rußland, und dient zur Seeschiffahrt. Er wurde, als er gemäß Auftrags des Direktors der genannten Gesellschaft, Barons M. Bruggen, bei der Hakodate Dock Aktiengesellschaft im Hafen von Hakodate in der Nähe des in der Anlage der Gesellschaft befindlichen Hellings auf Land gezogen und in Reparatur begriffen war, am 13. April 1904 von dem zur Besatzung der „Takao" gehörigen Kapitänleutnant Tajima Joji auf Befehl des Kommandanten des genannten Kriegsschiffs mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch den Bericht des Kapitänleutnants Tajima Joji über die Beschlagnahme, ein Antwortschreiben des Fachdirektors der Dockgesellschaft, Sonoda Sanenori, an den Kommandanten der „Takao", Yashiro Yoshinori, ein Schreiben des Chefs der Firma Howell, J. A. Wilson, und den Bericht des mit dem Fall beauftragten Prisenrats.

Die Hauptpunkte der Reklamation der Prokuristen der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft Alexis Brogroff und Amor Mandl sind folgende:

Das zur Verhandlung stehende Schiff stehe im Eigentum der genannten Gesellschaft und sei auf dem Lande innerhalb der Anlage der Hakodate Dock Aktiengesellschaft, in Reparatur befindlich, mit Beschlag belegt worden. Das Recht der Beschlagnahme zur See beschränke sich auf die offene See und die Hoheitsgewässer der kriegführenden Staaten. Daß außerhalb dieser befindliches Gut unverletzlich sei, lehrten nicht nur Gelehrte wie Hall, Calvo und andere; auch die japanische Prisenordnung stehe offenbar auf diesem Standpunkt. Da nun das Gebiet des Hoheitsgewässers in der Weise bestimmt werde, daß man von der Küste aus nach dem offenen Meere zu eine gewisse Entfernung messe, so könne man dasselbe nicht über das Wassergebiet hinaus ausdehnen und nicht das Festland innerhalb eines Docks für Hoheitsgewässer erklären. Und selbst einmal zugegeben, daß das Seeprisenrecht auch auf Bächen, Flüssen, Sümpfen und Seen, d. h. Stellen, welche außerhalb des Seegebiets lägen, ausgeübt werden könne, so müsse es dennoch Schiffe geben, welche sich außerhalb dieser Wasserflächen befänden und auf welche die Seegesetze keine Anwendung finden würden.

Denn der Artikel 53, Absatz 2 des Haager Vertrages[1]) spreche aus, daß es Schiffe gebe, welche außerhalb der Seegesetze stünden. Wenn dem so sei, dann müsse der erwähnte Vertrag mit den von ihm genannten Schiffen solche bezeichnen wollen, welche, wie das hier verhandelte, auf dem Land lägen, so daß also diese, wie der angeführte Artikel sage, außerhalb der Anwendung des Seerechts stünden.

Die Frage ferner, ob Güter zur See oder zum Lande gehörten, bestimme sich nicht nach ihrer Natur und ihrer Verwendung, sondern müsse nach dem Orte, an welchem sie sich zur Zeit der Aufbringung befänden, entschieden werden. Wenn es im besonderen zweifelhaft sei, ob ein Gut zur See oder zum Lande gehöre, müsse für dasselbe billigerweise die Vermutung gelten, daß es zum Lande gehöre, da der Grundsatz der Unverletzlichkeit feindlichen Privatvermögens nach der Tendenz, welche das Völkerrecht beherrsche, nach und nach auch für Gut zur See in Anwendung kommen würde.

Da der zur Verhandlung stehende Dampfer wegen Schadens nicht selber reisefähig gewesen sei, sondern als Transportgut des Dampfers „Progreß" gekommen sei, so sei er wie ein Ladungsstück zu betrachten.

Da also der Ort, wo der Dampfer beschlagnahmt worden sei, auf dem Lande sei, so müsse der Dampfer seinem Charakter nach als ein zum Lande gehöriges Gut betrachtet werden, und es werde um seine schleunige Freilassung gebeten.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Um ein Schiff in tüchtigem Zustand zu erhalten, ist es bei den modernen Fahrzeugen eine der unentbehrlichsten Bedingungen, daß das Schiff zu bestimmten Zeiten in einem Dock oder an einem Ort, der unter diesen Begriff fällt, einer Reparatur des Schiffskörpers und einem Neuanstrich unterzogen wird. Da demnach ein Schiff sich, wenn es in einem Dock oder dergleichen liegt, in durchaus natürlichen Umständen befindet, so ist es sowohl vom rechtslogischen als vom tatsächlichen Standpunkt widersinnig, behaupten zu wollen, daß es durch die Dockung, wenn es auch damit für eine Zeit auf das feste Land gerät, in derselben Weise wie ein gewöhnliches Stück Gut bei der Landung sogleich seinen Charakter als Seegut verliere.

Dementsprechend macht die Gesetzgebung und das Gewohnheitsrecht keines Staates noch auch das Völkerrecht einen Unterschied zwischen Schiffen, die im Dock liegen, und solchen, die im Hafen schwimmen. Rechte und Pflichten mit Bezug auf die Schiffe sind in beiden Fällen völlig dieselben. Kurz der Fall, daß ein Schiff, wie

[1]) Dort heißt es: Eisenbahnmaterial, Landtelegraphenlinien einschließlich der Linien, welche Land und See verbinden, Telephone, Dampfer und andere Schiffe, welche nicht unter das Seerecht fallen, ... müssen für die Kriegsoperationen zur Verfügung gestellt werden.

üblich, im Dock oder auf dem Helling liegt, wird dem Fall gleich erachtet, daß es im Hafen liegt, und daraus ergibt sich natürlich, daß es auch im ersteren Falle zur Kriegszeit ein Objekt der Beschlagnahme ist. Derselbe Gesichtspunkt der Notwendigkeit, nach welchem das Völkerrecht das Seeprisenwesen gutheißt, greift auch hier Platz.

Der Reklamant zieht für seine Behauptung, daß Schiffe auf dem Lande nicht beschlagnahmt werden können, die Bestimmung des Artikels 53, Absatz 2, des Haager Vertrags an. Aber darin wird von „Dampfern und anderen Schiffen, welche nicht unter der Herrschaft der Seegesetze stehen“, gesprochen. Diese Bestimmung handelt also nicht von Schiffen, auf die die Seegesetze Anwendung finden. Daher bezieht sie sich nicht auf ein Schiff wie das vorliegende, welches sich an einem der See gleichzuerachtenden Ort befindet und daher den Seegesetzen untersteht.

Der Reklamant behauptet, der zur Verhandlung stehende Dampfer müsse, weil er einmal auf einem Schiff verladen worden sei, als Ladungsgut behandelt werden. Es ist aber ganz selbstverständlich, daß man ihn, nachdem er wieder abgeladen und in die ihm als Schiff eigentümlichen Verhältnisse zurückgekehrt ist, nicht mehr als Ladungsgut behandeln kann.

Man kann daher, wenn auch der zur Verhandlung stehende Dampfer auf dem Lande bei dem Helling in der Anlage der Hakodate Dock Aktiengesellschaft aufgebracht worden ist, nicht behaupten, daß der Ort der Aufbringung nicht unter der Herrschaft des Seerechts stehe, oder daß das Schiff ein zum Lande gehöriges Gut sei.

Demnach ist die von dem Kommandanten der „Takao“ ausgeführte Beschlagnahme zu Recht geschehen [2]) und der Dampfer „Thalia“ ist einzuziehen. [3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 8. August 1904 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts Y a n a g i t a K u n i o.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg, vertreten durch die Prokuristen A l e x i s B r o s r o f f und A m o r M a n d l.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt G o r a i K i n z o, Tokio, Kojimachiku, Fujimicho Shichome Nr. 4, bei Kawamoto Jujiro.

Am 8. August 1904 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache betreffend den am 13. April 1904 im Hafen von Hakodate von

[2]) V. § 2 und 35. — [3]) V. § 40.

dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Takao" beschlagnahmten, der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft in St. Petersburg gehörigen Dampfer „Thalia" ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung desselben erkannt worden ist. Gegen dieses Urteil haben die Prokuristen der genannten Firma, Alexis Brosroff und Amor Mandl, durch den Rechtsanwalt Gorai Kinzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Gorai Kinzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts in Yokosuka, welches auf Einziehung des Dampfers „Thalia" erkenne, sei widerrechtlich, und es werde aus folgenden Gründen Freilassung des genannten Dampfers beantragt.

A.

Im Urteil erster Instanz heiße es:

> Da ein Schiff sich, wenn es in einem Dock oder dergleichen liege, in durchaus natürlichen Umständen befinde, so sei es sowohl vom rechtslogischen als vom tatsächlichen Standpunkt widersinnig, behaupten zu wollen, daß es durch die Dockung, wenn es auch damit für eine Zeit auf das Land geriete, in derselben Weise wie ein gewöhnliches Stück Ladung bei der Landung sogleich seinen Charakter als Seegut verliere.

Diese Ausführungen stützten sich lediglich auf die Schiffsnatur des Dampfers „Thalia", ohne zu berücksichtigen, daß die Beschlagnahme an dem fraglichen Orte unzulässig gewesen sei. Sie stehe mit dem fundamentalen Grundsatz, daß eine Seebeschlagnahme nur in Gebietsgewässer oder auf offener See ausgeführt werden könne, in Widerspruch und sei, wie nachstehend erörtert, unrechtmäßig.

I. Im § 2 der japanischen Seeprisenordnung heiße es,

> daß die Visitierung, die Durchsuchung und die Beschlagnahme nicht stattfinden dürfe in einem neutralen Hoheitsgewässer oder in Gewässern, welche durch Vertrag ausdrücklich als außerhalb des Kriegsgebiets belegen bezeichnet seien.

Daß hierin mit keinem Worte erwähnt sei, daß diese Handlungen sich nicht auch auf das feste Land ausdehnen dürften, sei lediglich darin begründet, daß es selbstverständlich sei, daß das Beschlagnahmerecht auf dem Lande nicht ausgeübt werden dürfe und daß demnach kein Bedürfnis vorliege, dieses besonders auszunehmen. Weil daher nach dem Sinn der angeführten Bestimmung eine Beschlagnahme außerhalb des Wassergebiets ausgeübt werden dürfe, so sei die zur Verhandlung

stehende Beschlagnahme eine Verletzung des in der japanischen Prisenordnung niedergelegten Landesrechts.

II. In dem Artikel 23, g und Artikel 46 des am 21. November 1900 veröffentlichten Haager Vertrags sei bestimmt, daß feindliches Privateigentum nicht willkürlich beschlagnahmt und eingezogen werden könne. Damit sei der sogenannte Grundsatz der Unverletzlichkeit feindlichen Privatvermögens anerkannt. Da in diesen Bestimmungen keine Beschränkungen nach Art des Vermögens aufgestellt seien, so widerspreche es ihrem Sinn, wenn man Schiffe davon ausnehme.

Ausdrücklich spreche auch Artikel 53, Absatz 2 des genannten Vertrages von Schiffen, die außerhalb des Seerechts stünden. Nach diesen Worten müsse daher der Grundsatz der Unverletzlichkeit auch auf Schiffe, soweit sie sich außerhalb des Bereichs der Ausübung des Seeprisenrechts befänden, zur Anwendung kommen.

Das weiter in dem genannten Artikel, Absatz 2 vorkommende Wort „Landtelegraphen“ schließe in seinen Sinn auch die über Land gehenden Teile von Seekabeln ein. Das heiße also, daß auch Seegut, sobald es ans Land komme, als Gut auf dem Lande betrachtet und als solches geschützt werde.

Daher verstoße die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme gegen den Haager Vertrag, welchem Japan beigetreten sei.

III. Die Beschlagnahme der „Thalia“ auf dem festen Lande verletze auch das Völkerrecht.

a) Das Urteil erster Instanz vertrete die Ansicht,

daß Schiffe, welche zwecks Reparaturen oder derart in Docks oder dergleichen lägen, damit ihren Charakter als Seegut nicht verlören und daher der Beschlagnahme nicht entgehen könnten.

Aber Schiffe, welche in neutralem Hoheitswasser oder in vertragsmäßig außerhalb des Kriegsgebiets liegenden Gewässern befindlich seien, behielten doch auch ihren Charakter als Schiffe, und der Grund, weshalb sie nicht beschlagnahmt werden dürften, sei der, daß diese Hoheits- bzw. durch Vertrag ausgenommenen Gewässer völkerrechtlich unverletzlich seien.

Das zur Verhandlung stehende Schiff habe zur Zeit der Beschlagnahme bei einem Dock auf Land gelegen, und Privateigentum zu Lande sei unverletzlich. Man könne wohl nicht behaupten wollen, daß das Land bei einem Dock noch Wassergebiet sei, und, weil demnach auf dem Lande befindlich, könne das zur Verhandlung stehende Schiff ebenso wenig wie Schiffe, die sich in den oben erwähnten Hoheitsgewässern bzw. vertraglich neutralisierten Gewässern befänden, zur Prise gemacht werden. Das Urteil erster Instanz argumentiere aber lediglich damit, daß ein Schiff seiner Natur nach Seegut sei, und gehe auf die Streit-

frage nach dem Gebiet, in welchem Seeprisenrecht zur Anwendung kommen könne, mit keinem Worte ein. Daher sei es rechtswidrig.

b) Eine große Anzahl von Völkerrechtsgelehrten halte die Beschlagnahme auf dem Lande für unzulässig. Hall sage:

> Güter des Feindes, welcher ein kriegführender Staat in seinem Gebiet vorfinde, dürften, sofern sie nicht nach Eröffnung des Krieges in seine Gebietsgewässer kämen, nicht eingezogen werden;

Massé sage:

> Unter den zivilisierten Staaten schütze man auf dem Lande die nichtkämpfenden Personen und das Privateigentum nach Möglichkeit, aber auf der See sei man zu dem barbarischen Zustand zurückgekehrt, feindliche Privatpersonen, Fahrzeuge und Güter aufzubringen;

Rivier sage:

> Die Kriegführenden hätten das Recht, feindliches Privatvermögen, welches auf der See schwimme, mit Beschlag zu belegen;

Charles de Boek sage:

> Feindliches Privateigentum unter feindlicher Flagge könne auf der offenen See und in den Gebietsgewässern der kriegführenden Staaten aufgebracht werden.

Das Gewicht dieser Ansicht lasse sich daraus erkennen, daß der Artikel 8 der Beschlüsse des internationalen Völkerrechtskongresses vom Jahre 1882 über das Seeprisenwesen der allgemeinen Ansicht der Gelehrten aller Länder den einheitlichen Ausdruck gegeben habe, daß die Seebeschlagnahme auf das Wasser zu beschränken sei.

Daß das Beschlagnahmerecht nicht bis auf das Land bei einem Dock erstreckt werden dürfe, sei demnach die fast unbestrittene Ansicht der Wissenschaft, und daher müsse die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs schließlich auch vom wissenschaftlichen Standpunkt aus verworfen werden.

c) Das Urteil erster Instanz behaupte, daß eine Beschlagnahme auf dem Lande, wie die bei dem Dock an der „Thalia" vollzogene, nach demselben Gesichtspunkt der Notwendigkeit, aus welchem das Völkerrecht das Seeprisenrecht anerkenne, gerechtfertigt sei. Eine derartige Geltendmachung des für Seeprisen geltenden Gesichtspunktes bei einer Beschlagnahme eines Schiffes auf dem Lande sei indes nicht nur an und für sich widersinnig; diese Beschlagnahme stehe vielmehr auch direkt im Gegensatz zu dem grundsätzlichen Unterschied, der in der Behandlung des Privateigentums im Landkrieg und im Seekrieg gemacht würde.

Die Gründe, weshalb man im Gegensatz zu dem Schutze des

Privateigentums zu Lande die Aufbringung des Privateigentums zur See für notwendig halte, seien mannigfach, doch im wesentlichen folgende:

1. Pradier-Fodéré gebe als Grund für die Beschlagnahme der in den Häfen eines kriegführenden Staats befindlichen feindlichen Schiffe an, daß

> der Staat bezüglich solchen in seinen Häfen oder sonstigen Gewässern schwimmenden Guts nicht wie bei Gut, das sich auf dem Lande befinde, in der Lage sei, seine Gesetze uneingeschränkt in Anwendung zu setzen, es seiner Kontrolle zu unterziehen oder ihm seinen Schutz zu gewähren.

Wenn dies der Grund sei, weshalb man Schiffe zu Prisen machen könne, so entbehre die auf dem festen Land bei einem Dock ausgeführte Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes der Begründung. Denn dies feste Land sei von dem Wassergebiet eines Hafens verschieden und dem Staat seien dort für die Anwendung seiner Gesetze und die Ausübung seiner Kontrollgewalt keinerlei Schranken gesetzt.

2. Hautefeuille erkläre die Gründe für die Unverletzlichkeit des Privateigentums zu Lande einerseits und für das Prisenrecht an Privateigentum zur See andrerseits, indem er sage, daß

> im Landkrieg ein Staat den Feind hinreichend des Nutzens des öffentlichen und privaten Eigentums beraube, wenn er sein Gebiet besetze. Auf der See indes gebe es, um den Feind zu schädigen, nur das eine Mittel der Einziehung feindlichen Privatvermögens. Durch diese werde der Feind des Nutzens, der ihm aus solchem Vermögen entspringe, beraubt, während, wenn man Schiffe und deren Ladungen frei in das Feindesland gelangen ließe, der feindliche Staat unverkürzt mittelbar oder unmittelbar Vorteil aus ihnen zu ziehen imstande sei. Mache jedoch ein Staat solche Güter zur Prise, so könne er den Nutzen, den der Feind von ihnen gehabt haben würde, selbst für sich daraus ziehen.

Nach diesen Ausführungen könne das zur Verhandlung stehende Schiff, welches Gut zu Lande sei, wenn es für die Kriegsoperationen benötigt werde, nach Artikel 53, Absatz 2 des Haager Vertrags als Gut auf dem Lande requiriert und in Gebrauch genommen werden. Sobald freilich der Feind es unternehme, dasselbe zur See nach dem Feindesland fortzuschaffen, könne es als Privateigentum zur See beschlagnahmt werden. Solange es aber als ein Stück Gut auf dem Lande in Japan festgehalten werde, diene es weder zum Nutzen des Feindes noch zum Schaden Japans.

3. Funk-Brentano und Sorel führten aus, daß

> wenn feindliche Staatsangehörige im Lande des Gegners Vermögen besäßen, dies Vermögen dorthin gekommen sei im Hinblick und im Vertrauen auf den Schutz, den die gewöhnlichen Landesgesetze dem Eigentumsrecht gewährten, und daß der Krieg an diesen Gesetzen nicht die geringste Änderung bewirke. Solange demnach der Staat seine Anschauungen über den Eigentumsschutz unverändert fortbestehen lasse, müsse er auch das Eigentum feindlicher Privatpersonen schützen und respektieren. Wenn er es verletze, so verletze er damit seine eigenen Gesetze.

Wenn aus diesem Grunde feindliches Privateigentum auf dem Lande geschützt werden müsse, so bedeute die Einziehung des auf dem Lande befindlichen, hier zur Verhandlung stehenden Schiffes einen Bruch mit dem Geiste derjenigen Gesetze Japans, welche sich auf den Schutz des Eigentumsrechts bezögen.

4. Rivier, Hautefeuille und andere Gelehrte hätten gesagt, daß

> Schiffe, verschieden von Gut auf dem Lande, sofort armiert und als Kriegsschiffe benutzt oder zum Truppentransport oder zu anderen für die Kriegsführung wichtigen Zwecken gebraucht werden könnten. Daher müsse ihre Beschlagnahme als von der Notwendigkeit geboten erachtet werden.

Auch wenn man das zur Verhandlung stehende Schiff unter diese Argumentation stelle, so müsse es der Beschlagnahme entgehen. Denn angenommen, man bedürfe seiner für den Krieg, so unterliege es doch nur der Requisition, weil es ein Schiff sei, welches nach Artikel 53, Absatz 2 des Haager Vertrags nicht dem Seerecht unterstehe.

5. Wheaton, Rivier und andere Gelehrte seien der Ansicht, daß,

> weil das Ziel des Landkriegs die Eroberung des feindlichen Gebiets, das des Seekriegs aber die Vernichtung des feindlichen Handels und seiner Schiffahrt sei, bei ersterem ein Bedürfnis für die Verletzung des Privatvermögens nicht vorliege, während letzterer dieser nicht entraten könne.

Der wahre Zweck des Seeprisenwesens sei danach, während des Kriegs Handel und Schiffahrt des Feindes zu hemmen, um dadurch schnell zum Ziel des Krieges zu gelangen. Deshalb sei es nicht unter allen Umständen nötig, diese Härte noch bis nach Vollendung des Krieges auszudehnen. Für ein Schiff wie das hier verhandelte bestehe einerseits die Möglichkeit hinreichender Kontrolle durch die Regierung; auch könne es nur auf dem Wasserwege in die Heimat zurückkehren. Wenn man es daher, während es auf dem Lande liege, als

unverletzliches Gut zu Lande behandele, so stehe das der Erreichung des als notwendig erblickten Ziels, den feindlichen Handelsverkehr zu brechen, in keiner Weise im Wege.

b) Die Ausdehnung der Seebeschlagnahme bis auf das feste Land bei einem Dock sei eine Verletzung des fundamentalen Grundsatzes des Völkerrechts über die Parteien im Kriege. Die Parteien eines Krieges seien die Staaten, nicht die einzelnen Privatpersonen. Rivier sage:

> das Recht der Kriegsführung stehe nur Staaten zu. Daher bestehe Krieg nicht zwischen den Individuen. Auch zwischen Staat und Individuum gebe es keinen Krieg.

Bis auf einen einzigen englischen Völkerrechtslehrer seien alle Gelehrten Europas und Amerikas dieser Ansicht. Als natürlicher Ausfluß dieses Grundsatzes werde die Unverletzbarkeit des Privateigentums von der ganzen Welt als ein grundlegendes Prinzip des Kriegsrechts angesehen. Auch der Artikel 46 des Haager Vertrages spreche dieses klar aus Diesem Grundsatz gegenüber nehme die Praxis des Seeprisenwesens nur die Stelle einer Ausnahme ein. Daher müsse in diesem Falle, wo das zur Verhandlung stehende Schiff auf dem Lande bei einem Dock gelegen habe und wo es zweifelhaft sei, ob es als Gut zur See oder zu Lande aufzufassen und demnach einzuziehen oder nicht einzuziehen sei, die Regel beobachtet werden, daß man Ausnahmen möglichst eng auslegen solle. Danach müsse man das Schiff als Gut zu Lande betrachten, auf welches der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens anzuwenden sei. So ergebe sich auch aus dem Grundsatz, daß Parteien eines Kriegs nur die Staaten seien, weil das Schiff als Gut auf dem Lande Anspruch auf Anwendung des Grundsatzes der Unverletzlichkeit des Privatvermögens habe, die natürliche Konsequenz, daß das Schiff nicht beschlagnahmt werden dürfe.

e) Das Urteil erster Instanz habe behauptet, ein Dock und das bei demselben belegene Land sei der See gleichzuerachten. Wie im folgenden erörtert werden solle, sei es jedoch klar, daß solche Orte ihrer juristischen Natur nach verschieden seien.

1. Während ein Dock oder das bei demselben belegene Land vom Staat oder von Privaten geeignet werden könne, sei ein Eigentum von Privaten am Hoheitswassergebiet ausgeschlossen. Carnazza-Amari sage:

> wenn auch ein Eigentumsrecht an Grund und Boden, welches einen Teil des Wassergebiets eines Hafens in sich schließe, vorkomme, so gehe doch daraus, daß dem Eigentümer bezüglich des Teils, welcher Wassergebiet sei, keine absolute Verfügungsgewalt zuerkannt werde, klar hervor, daß seine Rechte daran nicht dieselben seien, wie sein Eigentumsrecht an dem Teil, welcher Grund und Boden sei.

Während also das Eigentumsrecht an dem Landgebiet des Docks und des dabeiliegenden Grundes absolut sei, so daß ein Eindringen in dasselbe gegen den Willen des Eigentümers von diesem abgewehrt werden könne, so sei derselbe doch nicht berechtigt, den Eintritt in das von ihm geeignete Hafengebiet, z. B. wegen gefährlichen Wetters oder um einer Verfolgung zu entgehen, abzuweisen. Während es des weiteren dem Eigentümer des Bodens freistehe, den Gebrauch desselben zu gestatten oder zu verweigern, müsse der Staat, als Eigentümer des Hafengebiets, die Benutzung desselben allen auswärtigen Staaten in gleichem Maße gestatten.

2. Ein Staat könne das harmlose Passieren ausländischer Truppen durch ein Dock oder das bei demselben belegene Land schlechthin verweigern; er müsse aber, abgesehen von Fällen, wo dies seine eigene Ruhe gefährde, das harmlose Passieren ausländischer Kriegsschiffe in seinen Hafengewässern erlauben.

Da diesergestalt zwischen Land und See zu unterscheiden sei, so bestehe kein Grund, welcher die Ausübung des Seeprisenrechts auf dem Grund bei einem Dock, dem man schlechterdings die Eigenschaft von wirklichem festen Land nicht absprechen könne, zu rechtfertigen geeignet sei. Die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei daher ungerechtfertigt.

f) Das Urteil erster Instanz gebe zu, daß die Beschlagnahme auf dem Land bei dem Helling geschehen sei, beschränke sich aber darauf, diesen Ort einfach als einem Dock gleichstehend zu bezeichnen. Das Land in der Nähe eines Docks sei aber kein Dock, und wenn es auch zur Aufnahme von Schiffen, die repariert würden, diene, so sei es doch kein Ort, wo diese Schiffe sich ihrer Natur gemäß befänden.

Wenn man derartigen Grund und Boden als im Bereich der Ausübung des Seeprisenrechts belegen betrachte, so müsse das auch von jedem anderen Ort, der kein Dock sei, gelten, sobald sich ein Schiff dort zur Reparatur befinde, wenn er gleich 10 oder 100 Meilen von der Küste entfernt auf dem Lande liege.

Selbst wenn man annehme, daß es für ein Schiff etwas Natürliches sei, im Dock zu liegen, und daß dies dasselbe sei, als wenn es im Hafen schwimme, so könne man doch nicht behaupten, daß es für ein Schiff natürlich sei, außerhalb eines Docks auf dem Lande zu liegen. Wenn auch die Entfernung zwischen dem Helling und dem hier in Frage kommenden Land nur einige wenige Schritte betrage, so komme diese Entfernung, vom juristischen Standpunkte aus gesehen, einer Entfernung von zehn Millionen Meilen durchaus gleich. Da so aber das Schiff auf gewöhnlichem Lande, d. h. an einem außerhalb des Wirkungsbereichs des Seeprisenrechts liegenden Ort beschlagnahmt worden sei, so sei es nach dem Ausgeführten unfraglich freizugeben.

B.

Es sei ein Mißverstehen der Tatsachen, wenn das Urteil erster Instanz behaupte, das Schiff habe sich in einer für ein Schiff gewöhnlichen Lage befunden.

I. Das zur Verhandlung stehende Schiff sei zur Reparatur auf dem Dampfer „Progreß“ nach Hakodate gekommen. Das Urteil erster Instanz gebe freilich zu, daß das Schiff, während es auf dem genannten Dampfer verladen gewesen, als ein Stück Ladung desselben zu betrachten gewesen sei; es stelle aber die Ansicht auf, daß man es nicht mehr als Ladungsgut betrachten könne, nachdem es wieder abgeladen und in seine ihm als Schiff eigentümlichen Verhältnisse zurückgekehrt sei. Es sei aber nicht einzusehen, weshalb das Schiff, nachdem es einmal seine Schiffsnatur habe ablegen und die eines Ladungsstücks annehmen können, nicht, wenn es auf dem Lande ebenfalls sei, seine reine Schiffsnatur solle ablegen und die Eigenschaft eines Stücks Privateigentums zu Lande annehmen können. Zum Zwecke einer Reparatur sei das Schiff ein Ladungsstück des „Progreß“ geworden. Aus dem gleichen Grunde sei es auch auf das Land geschafft worden. Weshalb solle daher, während der gleiche Zweck noch fortdauere, die Tatsache, daß es nun auf dem Lande sei, ihm einen anderen Charakter geben? Wenn man behaupte, der Umstand, daß das Schiff nach der Abladung einmal ins Wasser gelassen sei, habe es wieder in die ihm eigentümlichen Verhältnisse zurückgebracht, würde es dann, wenn man es, ohne es ins Wasser zu lassen, direkt ans Land geschafft hätte, die Eigenschaft eines Guts zu Lande erworben haben? Diese Art von Argumentation sei doch wohl kaum zu rechtfertigen. Denn das Herablassen ins Wasser sei gerade, wie wenn man ein Stück Bauholz beim Löschen aus einem Schiff erst ins Wasser lasse, nichts weiter als eine besondere Transportmethode.

II. Der Bericht des Offiziers, der die Beschlagnahme ausgeführt habe, tue dar, daß das Schiff zur Zeit der Beschlagnahme sich im Zustande unvollendeter Reparatur befunden habe und nicht selbständig reisefähig gewesen sei. Reklamant sei der Ansicht, daß man ein derartiges, reiseunfähiges Fahrzeug nicht als ein richtiges Schiff, sondern nur als ein Stück Gut ansehen könne.

III. Das zur Verhandlung stehende Schiff habe zur Zeit der Aufbringung weder die für die Reise nötigen Ausrüstungsgeräte noch eine Landesflagge, noch Schiffspapiere, noch Mannschaft besessen, kurz es habe an allen Anforderungen gefehlt, die man an ein Schiff stellen müsse. Auch hieraus ergebe sich, daß der Fall nicht als der eines richtigen Schiffes, sondern vielmehr als der eines Stücks Gut zu behandeln sei. Man habe es mit einem richtigen Stück Gut auf dem Lande

zu tun, auf welches der Haager Vertrag Anwendung finde und das daher unfraglich freizugeben sei.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari, Kobayashi Yoshio und Yanagita Kunio, sind folgende:

Die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei rechtmäßig und seiner Einziehung stehe nichts im Wege. Dies werde folgendermaßen begründet:

1. Die vielen Ansichten der Gelehrten und praktischen Beispiele bestimmten den Bereich, in welchem Beschlagnahmen vorgenommen werden könnten, lediglich in negativer Weise, ohne ihn positiv zu begrenzen. Auch wenn Lushington und Holland lehrten,

> das Beschlagnahmerecht könne außer in dem Wassergebiet, das unter der Herrschaft neutraler Staaten stehe, in jedem Wassergebiet ausgeübt werden,

so entspringe das nur der Annahme, daß für gewöhnlich Seegut an anderen Orten nicht angetroffen werden würde, habe aber nicht den Sinn, daß Seegut, wenn es ausnahmsweise aus dem Wassergebiet entfernt werde, dabei aber offenbar noch als Seegut anzusehen sei, frei ausgehen und nicht vor Gericht gezogen werden solle.

Aber selbst zugegeben, der Seeprisenbereich sei in der Weise, wie der Reklamant es annehme, positiv begrenzt, so sei trotzdem das Schiff innerhalb seiner Grenzen beschlagnahmt worden. Wenn es auch nicht klar ersichtlich sei, worauf sich der sogenannte fundamentale Grundsatz des Reklamanten beziehe, so sei wohl anzunehmen, daß er in dem von Phillimore für die Ausübung der Visitierung und Durchsuchung, und von Hall für die Beschlagnahme schlechthin aufgestellten Bereich positiv fixierte Grenzen erblicke und so annehme, daß das Seeprisengebiet das Territorialwassergebiet der kriegführenden Staaten und die offene See sei.

Das Wort „Wassergebiet" enthalte aber die Gesamtheit der Häfen, Buchten, Baien, Flußmündungen und dergleichen mit dem Wasser in Beziehung stehenden geographischen Einzelteile dessen, was man mit einem Sammelwort der gewöhnlichen Sprache als „Meer" bezeichne. Da demnach das Wassergebiet je nach den natürlichen Wirkungen von Ebbe und Flut oder infolge künstlicher Vorrichtungen der Menschen nicht notwendigerweise in allen Teilen und zu allen Zeiten von Wasser bedeckt sei, so sei es ein Fehler, es mit dem Begriff „Wasserfläche" zu identifizieren.

Ein Dock müsse daher einmal für sich allein als ein Wassergebiet betrachtet werden; sodann bilde es aber auch vermöge seiner notwendigerweise vorhandenen Abhängigkeit von Liegeplätzen für Schiffe

zusammen mit dem übrigen Hafen, Flußmündungsgebiet, oder was es sei, ein gemeinschaftliches Wassergebiet. Wie man es auch ansehe, immer ergebe sich, daß die in einem Dock vorgenommene Beschlagnahme als in gewöhnlichem Wassergebiet vorgenommen gelten müsse.

Die Erklärung des Reklamanten von dem festen Land, auf dem eine Beschlagnahme nicht ausgeübt werden dürfe: daß dies nämlich die ganze Erdoberfläche umfasse, soweit sie nicht von Meerwasser bedeckt sei, sei durchaus nur seine eigene, und selbst wenn die Wissenschaft das Gebiet erlaubter Beschlagnahme positiv bestimmen würde, so würde sie doch nicht versuchen, diese Behauptung aufzustellen.

Wenn Schiffe zwecks Reparatur ins Dock zu gehen hätten, so sei es aus technischen Gründen zuweilen erforderlich, sie daneben aufs Land zu ziehen oder das Dockwasser abzulassen. Deshalb könne man aber nicht sagen, daß sie außerhalb des Docks und auf dem Lande seien.

2. In dem von dem Reklamanten angeführten Artikel 8 der Beschlüsse des Völkerrechtskongresses in Turin im Jahre 1882 heiße es:

> das Beschlagnahmerecht könne nur in dem innerhalb 3 Seemeilen von der Küste belegenen Wassergebiet der kriegführenden Staaten und auf dem Ozean ausgeübt werden.

Hier werde von Wassergebiet in dem Sinne, den der Reklamant angebe, nicht gesprochen. Sonst würde man zu der merkwürdigen Erscheinung kommen, daß ein feindliches Schiff, welches in unmittelbarer Nähe der Küste liege, mit dem Wechsel der Flut eine Stunde vor der Aufbringung sicher sei und in der anderen Stunde diesen Schutz wieder verliere. Im übrigen sei der Beschluß des oben zitierten Artikels 8 in die japanische Prisenordnung nicht aufgenommen, und zwar einmal, weil eine derartige positive Begrenzung des Seeprisengebiets der allgemeinen Ansicht der Welt nicht entspreche, sodann auch, weil man kein Bedürfnis erblickt habe, eine derartige Begrenzung, welche die Interessen des Staats so wesentlich berühre, ohne die Bedingung der Gegenseitigkeit erfüllt zu sehen, von sich aus einseitig aufzustellen.

3. Der Reklamant behaupte,

> die Tatsache, daß die japanische Prisenordnung im § 2 als Gebiet, in welchem Prisen nicht gemacht werden dürften, nur neutrales Territorialmeer und besonders durch Vertrag ausbedungene Wassergebiete anführe und das neutrale feste Land als selbstverständlich ausgeschlossen nicht erwähne, beweise, daß sie eben die Beschlagnahme auf dem festen Lande der kriegführenden Staaten für unzulässig erachte.

Es sei indes nicht nötig, daß eine Prisenordnung die Rechtsbestimmungen sämtlich enthalte, und, wenn die Prisenordnung diesen Fall vorsehende Bestimmungen nicht getroffen habe, so sei der Grund lediglich der, daß sie ein Bedürfnis dafür nicht erblickt habe.

4. Wenn auch der Reklamant selbst anerkenne, daß die von ihm angezogenen Bestimmungen des Haager Vertrages dem Landkrieg seine Schranken vorschreibe, mit welcher Begründung wolle er dieselben dann auf die Prisenmaßnahmen der Marine zur Anwendung bringen? Forderten die Worte „Schiffe, welche nicht unter der Herrschaft des Seerechts stehen“ nicht vielmehr zu der Argumentation auf, daß in ihnen implicite gesagt sei, daß auch eine Landmacht gelegentlich mit Schiffen zu tun haben könne, die dem Seerecht unterstünden?

5. Zur Unterstützung seiner Ansicht, daß außerhalb des Wassers Prisen nicht gemacht werden dürften, stelle der Reklamant vielfach die Ansichten von Gelehrten falsch dar. Was zum Beispiel Hall sage, sei weiter nichts als die Anerkennung einer Tendenz, Feindesgut, welches seit der Zeit vor dem Kriege in dem Gebiet eines Staates sei, von der Beschlagnahme zu befreien. Das Zitat von Massé sei lediglich eine Wiedergabe allgemeiner Tatsachen. Damit den Bereich des Beschlagnahmerechts abzugrenzen, sei nicht beabsichtigt gewesen. Ebensowenig sei mit den Worten Riviers „das zur See schwimmende Gut“ etwas anderes gemeint als Seegut, ohne daß eine Unterscheidung nach der Richtung, ob es zurzeit auf dem Wasser schwimme oder nicht, gemacht worden sei.

6. Der Reklamant führe betreffs der Gründe, weshalb nur Seegut beschlagnahmt werden könne, eine große Anzahl wissenschaftlicher Ansichten an und behaupte, daß die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes mit keinem dieser Gründe im Einklang stehe. Aber daß sie mit denselben in Widerspruch stehe, beweise, daß diese Ansichten eben nicht zuträfen. Was man auch immer für Gründe dafür angebe, das Prinzip, Privateigentum zur See wegzunehmen, stehe in unserer Zeit noch als eine Maßnahme, die in Kriegszeiten unentbehrlich sei, in Geltung, und es liege kein Grund vor, gerade dieses eine Schiff davon auszunehmen.

7. Der Reklamant mache geltend,

> es sei die allgemeine Ansicht unserer Zeit, daß der Krieg nur zwischen Staaten geführt werde und das Seeprisenwesen, welches den Privaten als Feind behandele, eine Ausnahme sei. Daher sei in zweifelhaften Fällen die grundlegende Regel anzuwenden.

Daß indes das Ziel des Krieges das sei, dem feindlichen Staat Schaden zuzufügen, treffe auch für die See zu, und andrerseits hätten die Privaten auf dem Lande ebenfalls durch die Rückwirkungen des Krieges Schädigungen zu ertragen. Wenn die Behandlung des Privateigentums zu Lande und zur See verschieden sei, so liege der Grund hierfür, wie viele Gelehrte annähmen, darin, daß das Recht für den Landkrieg und das für den Seekrieg jedes seine besondere Entwicklung erfahren habe.

Wenn man aber vom geschichtlichen Standpunkte aus darüber entscheiden wolle, was Regel und was Ausnahme sei, so müsse man sagen, daß vielmehr die Einziehung des Privatvermögens die grundlegende Regel darstelle. Im übrigen bestehe bezüglich des Thaliafalls kein Zweifel darüber, ob das Objekt Gut zu Lande oder Gut zur See sei.

8. Der Reklamant behaupte, daß das Land und das Wasser eine verschiedene juristische Stellung einnähmen, führe aber nicht aus, inwiefern dies auf die Wirksamkeit einer Beschlagnahme Einfluß haben solle. Selbst angenommen, es bestehe ein derartiger Unterschied, so liege doch kein Grund vor, weshalb dem Prisenwesen, welches selbst auf der nur recht schwach beherrschten See frei ausgeübt werden dürfe, auf dem viel stärker beherrschten Land Fesseln angelegt werden sollten. Im übrigen gebe es zahlreiche Fälle, wo Privaten ein gewisses Wasserareal zum privaten Eigentum oder Gebrauch überlassen sei, so daß sie dritte aus demselben ausweisen könnten, z. B. das Wasser bei Landungsbrücken und Hafendämmen. Auch ein Dock gehöre unter diese Beispiele, und es sei unmöglich, sich der Ansicht zu unterwerfen, welche für die Rechtsverhältnisse desselben je nach Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von Seewasser in demselben einen Unterschied aufstellen wolle.

9. Der Reklamant wende, um die Verwerfung der Beschlagnahme um jeden Preis durchzusetzen, den neuen Ausdruck „Beschlagnahme auf dem Lande“ an. Wenn man aber den Begriff „Land“ so auffasse wie der Reklamant, so sei eine Landprise durchaus nicht unter allen Umständen ungerechtfertigt. Daß im allgemeinen auf dem Lande keine Prisen gemacht würden, treffe für Ladungsgut unbedingt zu. Selbst für Schiffe müsse man sagen, daß, wenn sie von der Küste entfernt im Lande lägen, sie in vielen Fällen wohl ihren Charakter als Seegut verloren haben und zu Vermögensstücken geworden sein würden, welche völkerrechtlich die Beschlagnahme nicht zuließen. Aber im Falle, daß ein Schiff im Dock sei selbstverständlich, und auch im Falle, daß ein Eigentümer sein Schiff, um es der Beschlagnahme zu entziehen, auf das Ufer ziehen würde, verliere das Schiff dieserhalb keineswegs seinen Charakter als Seegut und unterliege daher selbstverständlich der Beschlagnahme. Wenn man an dem Wasserufer eine Linie ziehen und dann behaupten wolle, daß, sobald diese Linie auch nur um einen Schritt überschritten werde, ohne die Umstände des Falls zu erwägen, schlechthin auf die Beschlagnahme verzichtet werden müsse, so müßten in Zukunft einem Inselreich wie Japan, wenn es genötigt sei, sich mit seiner Marinemacht gegen einen kontinentalen Feind zu wenden, aus dieser Schranke die größten Schwierigkeiten erwachsen.

Kurz und gut, die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes stimme mit dem Geist unserer Seeprisenordnung, welche die

Grenzen der Beschlagnahme nicht positiv festgelegt habe, überein und, daß das Prisengericht zu Yokosuka bei der Untersuchung der Frage, ob das Gut Seegut sei oder nicht, sich um den Ort, wo dasselbe sich befunden habe, nicht gekümmert habe, sei durchaus richtig gewesen.

10. Der Reklamant mache geltend, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, weil es als Ladung auf dem Dampfer „Progreß" verschifft und in Hakodate ans Land geschafft worden sei, ein gewöhnliches Ladungsgut wäre. Aber in dem Vernehmungsprotokoll des damals bei der Hakodate Dock Aktiengesellschaft angestellten Mizuno Yokei heiße es:

> „Wie ist die „Thalia" nach Hakodate geschafft worden?"
> „Wie sie dorthin gekommen ist, weiß ich nicht, als sie aber nach der Dockgesellschaft kam, schwamm sie auf dem Wasser."

Das sei ein deutlicher Beweis dafür, daß der Agent des Reeders in Hakodate die „Thalia" als Schiff behandelt habe, und sie sei deshalb nicht wie Bauholz, welches in das Wasser geworfen werde, anzusehen. Selbst zugegeben, es habe einmal eine Zeit bestanden, wo das Schiff ein zum Lande gehöriges Vermögensstück gewesen sei, so habe es doch bereits, bevor es ins Dock aufgenommen worden sei, seine gewöhnliche Natur wiedererlangt gehabt.

Das Fehlen der Schiffsflagge, der Schiffspapiere usw. stelle die Natur des Schiffes als eines Stückes Seegut nicht in Frage, und in den meisten Prisenfällen sei dies im Gegenteil eine Anreizung zur Beschlagnahme.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant mache folgendes geltend.

A.

Das Gericht erster Instanz habe ausgeführt, daß

> ein Schiff, welches in einem Dock oder dergleichen liege, sich in durchaus natürlichen Umständen befinde und, wenn es auch damit für eine Zeit auf das feste Land gerate, dadurch doch nicht seinen Charakter als Seegut verliere usw.

Diese Ausführungen stützten sich lediglich auf die Schiffsnatur des Dampfers „Thalia", ohne zu untersuchen, ob die Aufbringung an dem Orte, wo sie geschehen sei, zulässig gewesen sei oder nicht. Die Entscheidung auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs stehe indes in Widerspruch mit dem fundamentalen Grundsatz, daß eine Seebeschlagnahme nur in Gebietsgewässer oder auf offener See ausgeführt werden könne. Sie sei daher, wie nachstehend erörtert, unrechtmäßig:

I. Die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs

sei eine Verletzung der japanischen Seeprisenordnung. Die Bestimmung des § 2 unserer Seeprisenordnung:

> die Visitierung, Durchsuchung und Beschlagnahme dürfen nicht stattfinden in neutralem Hoheitsgewässer oder in Wassergebieten, welche durch Vertrag ausdrücklich als außerhalb des Kriegsgebiets belegen bezeichnet sind

bedeutet nur, daß die Kaiserlichen Kriegsschiffe in neutralem Hoheitsgewässer und in Wassergebieten, welche ausdrücklich durch Vertrag als außerhalb des Kriegsgebiets belegen bezeichnet sind, keine Visitierung, Durchsuchung und Beschlagnahme ausführen dürfen. Es ist aber tatsächlich unbestreitbar, daß die hier verhandelte Beschlagnahme weder in einem neutralen Hoheitsgewässer noch in einem Wassergebiet, welches durch Vertrag ausdrücklich als außerhalb des Kriegsgebiets belegen bezeichnet worden ist, ausgeführt worden ist. Daher ist die Beschlagnahme keine Verletzung unserer Seeprisenordnung.

II. Der Reklamant behauptet, die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme sei in Widerspruch mit dem unter dem 21. November 1900 veröffentlichten Haager Vertrag. Dieser Vertrag bezieht sich jedoch auf die Rechtsbestimmungen und die Praxis des Landkriegs und hat mit dem Recht und der Praxis des Seekriegs nichts zu schaffen. Daher ist auch die Begründung des Reklamanten, daß die Beschlagnahme eine Handlung sei, die gegen den Haager Vertrag verstoße, unbegründet.

III. Der Reklamant sagt, die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme widerlaufe dem Völkerrecht und begründet dies folgendermaßen:

a) Von jeher sei das Privatvermögen zu Lande völkerrechtlich als unverletzbar angesehen worden. Da aber das zur Verhandlung stehende Schiff sich zurzeit bei einem Dock auf dem festen Land befunden habe, so sei die Beschlagnahme desselben rechtswidrig.

b) Viele Gelehrte sagten mit Bezug auf den Ort, an welchem Schiffe beschlagnahmt werden könnten, entweder, daß die Beschlagnahme auf der See zu erfolgen, oder daß sie auf der offenen See oder im Gebietsgewässer der kriegführenden Staaten stattzufinden habe, oder daß das Objekt der Beschlagnahme das auf der See schwimmende Gut sei. Auch habe der internationale Völkerrechtskongreß im Jahre 1882 beschlossen, daß Seeprisen nur auf dem Wasser gemacht werden dürften. Die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme stehe daher mit der Wissenschaft in Widerspruch.

c) Bei der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme habe es an der das Seeprisenwesen rechtfertigenden Notwendigkeit gefehlt.

d) Daraus, daß die Parteien in einem Kriege die Staaten seien, folge als Grundsatz, daß das Privatvermögen unverletzlich sei. Die Beschlagnahme von Privatvermögen zur See bilde lediglich eine Aus-

nahme hiervon. Im Zweifel, ob ein Gut zum Lande oder zur See gehöre, müsse der Grundsatz, Ausnahmen eng auszulegen, befolgt und das betreffende Gut für Gut zu Lande angesehen werden. Daher sei auch das zur Verhandlung stehende Schiff als Gut zu Lande zu betrachten und unter den Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privatvermögens zu stellen.

e) Da die rechtliche Natur eines Docks und des dasselbe umgebenden Landes von der der See klar unterschieden sei, so sei die Beschlagnahme an einem derartigen Ort unzulässig.

f) Selbst wenn man Schiffe in einem Dock mit solchen, die im Hafen schwämmen, für gleich erachten wolle, so sei doch die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes bei dem Dock auf dem festen Land widerrechtlich.

Zu a) Daß ein Schiff sich vorübergehend wegen nötiger Reparaturen in einem Dock oder auf einem Bauplatz befindet, dient nur dem Zweck, den bestimmungsgemäßen Gebrauch des Schiffes in vollem Maße zu erreichen, und bedeutet daher weiter nichts, als daß es während der Arbeiten vorübergehend aus dem Wasser entfernt worden ist. Wenn auch in solchem Fall der Ort, wo das Schiff sich befindet, zufällig zu der Zeit nicht vom Seewasser bedeckt ist, so muß man doch sagen, daß gegen ein solches Schiff das Beschlagnahmerecht ausgeübt werden kann. Es ist daher unbegründet, wenn der Reklamant sagt, daß die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme, weil sie auf dem Lande erfolgt sei, ungesetzlich sei.

Zu b) In der Annahme, daß ein Schiff für gewöhnlich auf dem Wasser schwimmt, haben die Gelehrten mit Bezug auf Orte, an welchen Schiffe beschlagnahmt werden können, Worte wie „die See“ oder „die offene See und die Gebietsgewässer der kriegführenden Staaten“ oder „Güter, welche auf der See schwimmen“ gebraucht. Auch hat der internationale Völkerrechtskongreß in Turin beschlossen, daß das Beschlagnahmerecht außer in den Gewässern der kriegführenden Staaten und auf dem offenen Ozean nicht ausgeübt werden könne. Aber alles dies hat nur die gewöhnlichen Fälle im Auge und es steht außer Frage, daß der Fall, daß ein Schiff auf dem Bauplatz eines Docks liegt, gerade wie ein solcher, wo ein Schiff zum Schutz oder zur Überwachung für eine Zeit auf das Ufer gezogen worden ist, dem Fall gleich zu achten ist, wo es im Wasser schwimmt. Daher steht die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme nicht im Widerspruch mit der Wissenschaft.

Zu c) Wenn auch das zur Verhandlung stehende Schiff auf dem Arbeitsplatz eines Docks lag, so war es doch ein feindliches Schiff, welches noch wieder zu fahren fähig war, und seine Beschlagnahme steht nicht im Widerspruch mit der Idee des Völkerrechts, die das Seeprisenwesen gutheißt.

Zu d) Da die Tatsache unbestritten ist, daß das Objekt der zur Verhandlung stehenden Beschlagnahme ein Schiff ist, welches nur vorübergehend zur Reparatur auf dem Bauplatz eines Docks lag, so ist kein Raum für einen Zweifel darüber, ob dies Objekt Gut zu Lande oder zur See sei, und eine Auslegungsfrage, wie der Reklamant sagt, entsteht gar nicht.

Daß die Punkte e) und f) des Reklamanten unbegründet sind, geht bereits aus dem zu a) Gesagten klar hervor. Diese Punkte bedürfen daher keiner Erörterung.

In B. führt der Reklamant folgendes aus:

Das zur Verhandlung stehende Schiff sei, um in Hakodate repariert zu werden, auf einem anderen Dampfer verladen und dorthin geschafft worden. Da, während es auf dem Lande gelegen habe, dieser Zweck noch fortgedauert habe, so sei das Schiff weiter nichts als ein Ladungsstück, welches an Land geschafft sei. Auch seien zur Zeit der Beschlagnahme des Schiffes die Reparaturen noch nicht vollendet und das Schiff nicht in reisefähigem Zustand gewesen, und die zur Reise erforderliche Ausrüstung und die Mannschaft habe gefehlt. Es müsse daher als ein Gut, welches auf dem Lande in der Nähe des Docks lag, selbstverständlich freigegeben werden.

Da es aber aus der Vollmacht des Reklamanten, den Vernehmungsprotokollen des Inspektors des Zollamts in Hakodate, Nakada Kuranoske, und des bei der Hakodate Dock Aktiengesellschaft angestellten Mizuno Yokei und den Untersuchungsakten des Prisenrats in Yokosuka, Sakakiwara Chusaburo, hervorgeht, daß das zur Verhandlung stehende Schiff russischer Nationalität ist, da es ferner unbestritten ist, daß die Hakodate Dock Aktiengesellschaft Auftrag hatte, ein Schiff zu reparieren, so kann man lediglich daraus, daß die „Thalia", um nach Hakodate zu gelangen, einmal auf einem anderen Schiff verladen gewesen ist, nicht schließen, daß sie kein Schiff sei.

Da des weiteren zur Zeit der Beschlagnahme das Schiff der Form nach ein solches darstellte, so kann die Tatsache, daß die Reparatur desselben teilweise noch unvollendet war, so daß es nicht sofort reisefähig war, auf die Wirksamkeit der Beschlagnahme keinen Einfluß haben. Dies um so weniger, als aus dem Bericht des Offiziers, der die Beschlagnahme ausführte, nicht zu entnehmen ist, daß das Schiff nicht reisefähig gewesen sei, vielmehr aus dem Vernehmungsprotokoll des bei der Hakodate Dock Aktiengesellschaft, welche das Schiff in Gewahrsam hatte, angestellten Mizuno Yokei sich hinreichend ersehen läßt, daß die Reparatur bereits vollendet war und daß das Schiff reisefähig gewesen sein würde.

Das Fehlen von wichtigen Schiffsgeräten, von Papieren und Mann-

schaft ist kein Grund, weshalb es seine Eigenschaft als solches verlieren sollte.

Wenn also das Gericht erster Instanz das Schiff für ein richtiges Schiff erklärte, so ist das eine zutreffende Entscheidung und durchaus kein Mißverstehen der Tatsachen. Dieser Berufungspunkt ist demnach ebenfalls verfehlt.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 9. Mai 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In Sachen der Beschlagnahme des norwegischen Dampfers „Aggi" wird nach Einsichtnahme der Schriftsätze der Staatsanwälte Yamamoto Tatsurokuro und Hayashi Eijuro wie folgt entschieden.

Urteilsformel:

Der norwegische Dampfer „Aggi" und seine gesamte Ladung werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer gehört der norwegischen Firma Christian Michelsen & Co., sein Heimatshafen ist Bergen in Norwegen und er fährt als Handelsschiff unter norwegischer Flagge. Er hat in Bari in England 4021 Tons der Gesellschaft gehörige Steinkohlen geladen, ist am 1. April 1904 von Bari abgefahren und am 14. Mai in Singapore angekommen. Nach Order der Reederei ist er am gleichen Tage von dort wieder abgefahren und am 25. Mai desselben Jahres in Shanghai eingetroffen. Während er bei der Insel Gutslaff vor Anker lag, erhielt er wieder Order der Reederei, auf Grund deren er am 2. Juni von dort absegelte und am 4. desselben Monats in Nagasaki eintraf. Am 7. des gleichen Monats wurde er, weil seine Schiffspapiere nicht in Ordnung waren, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Katsuragi" im Hafen von Nagasaki beschlagnahmt.

Diese Tatsachen gehen hervor aus der schriftlichen Aussage des Kommandanten der „Katsuragi", Sakamoto Soshichi, den Vernehmungsprotokolle des Marineleutnants Masume Yoshi, des Kapitäns H. Ohlsen, des 1. Offiziers Hans Ede, des 1. Maschinisten Christian O. Nielsen, dem Schiffszertifikat, dem Meß-

brief, den Konnossementen und dem Chartervertrag des genannten Dampfers.

Die Ansicht der Staatsanwälte ist in den Hauptpunkten folgende:

Die Beschlagnahme sei zwar, weil die Schiffspapiere nicht in Ordnung gewesen seien, zu rechtfertigen, aber da es nicht klar erwiesen sei, daß die an Bord verschifften Kohlen für die russische Armee oder Marine geliefert werden sollten, so könnten dieselben nicht für Konterbande erklärt werden und müßten mit dem Schiff zusammen freigegeben werden.

Die Ansicht des Gerichts ist folgende:

Die im Besitz des Kapitäns der „Aggi“ befindlichen Konnossemente sowie der Chartervertrag bezeichnen als Bestimmungsort „Singapore und Order“. Sie geben also den Bestimmungsort nicht klar an. Die Schiffspapiere sind freilich beim Verhör durch den mit dem Fall beauftragten Prisengerichtsrat von dem Kapitän vorgelegt, dem beschlagnahmenden Offizier war jedoch die Vorlegung verweigert worden. Da ferner unter den Schiffspapieren das Ladungsverzeichnis fehlte, so kam der Kommandant der „Katsuragi“ zu der Ansicht, daß die Schiffspapiere nicht in Ordnung seien, und zu dem Verdacht, daß Kriegskonterbandetransport vorliege. Die Beschlagnahme muß demnach für berechtigt erklärt werden. [1])

Da aber der Dampfer am 4. Juni 1904, auf Order seiner Reederei von Shanghai abgefahren, in Nagasaki eingetroffen ist, so kann nicht angenommen werden, daß er auf der Fahrt nach dem feindlichen Rußland begriffen gewesen sei. Es ist daher unbegründet, anzunehmen, daß die Kohlenladung des Dampfers für die feindliche Armee oder Marine geliefert werden sollte. Sie kann demnach nicht für Kriegskonterbande erklärt werden. [2])

Es ist daher recht, den zur Verhandlung stehenden Dampfer und seine Ladung freizugeben, und es wird folglich wie in der Urteilsformel entschieden.

Im Prisengericht zu Sasebo am 25. Juni 1904.

(Unterschriften.)

In Sachen der Beschlagnahme des englischen Dampfers „Hsi-Ping“ und seiner Ladung wird nach Einsicht des Schriftsatzes der Staatsanwälte Mizukami Chojiro und Hayashi Eijuro, wie folgt, entschieden.

[1]) V. § 39, 1. — [2]) V. § 14.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Hsi-Ping“ und die unter der Ladung befindlichen, in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Hsi-Ping“ steht im Eigentum der englischen Kaiping-Minengesellschaft, G. m. b. H., sein Heimatshafen ist Shanghai, er führt die englische Handelsflagge und ist ein Handelsfahrzeug, welches zum Personen- und Gütertransport dient. Er ist beladen mit den in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Gütern und außerdem Blei, Eisen, Silbermünzen, Nahrungsmitteln und Getränken. Am 11. Juli 1904 ist er von Shanghai über Tschingwantao nach dem von den Russen besetzten Niutschwang abgefahren und auf der Reise dorthin am 14. desselben Monats, 8 Uhr vormittags, in der See etwa 6½ Seemeilen nördlich von der Insel Kaiming bei dem Shantung-Vorgebirge, weil er Kriegskonterbande führen sollte, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Hongkong Maru“, Inouye Toshio, den Bericht des Marineoberleutnants Kamura Yasumasa über die Durchsuchung der „Hsi-Ping“, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns R. Macfarlan, des 1. Offiziers E. B. Hayes, der Kompradore N. Wai Meng und Paw Meng Ching, das Schiffszertifikat, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ansicht der Staatsanwälte sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei auf offener See beschlagnahmt worden, und da ein großer Teil der Ladung wie Blei, Eisen, Nahrungsmittel und Getränke vermöge ihrer Bestimmung nach dem von dem Feinde besetzten Niutschwang Kriegskonterbande seien, so sei die Beschlagnahme zu Recht ausgeführt worden. Aber das Schiff und die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter seien freizugeben.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es steht fest, daß das Kriegsschiff „Hongkong Maru“ die Beschlagnahme 6½ Seemeilen nördlich von der Insel Kaiming bei dem Shantung-Vorgebirge ausgeführt hat, daß dieselbe demnach auf offener See geschehen ist.

Da ein großer Teil der Ladung aus Blei, Eisen, Silbergeld, Reis, Weizenmehl, Wein und Bauholz besteht, welche alle nach dem von dem Feinde besetzten Niutschwang bestimmt waren, so hat der Kommandant der „Hongkong Maru“ in der Vermutung, daß diese Waren an die feindliche Armee oder Marine geliefert werden würden, und

daher Kriegskonterbande seien,[1]) das zur Verhandlung stehende Schiff mit seiner Ladung zu Recht beschlagnahmt.[2])

Da aber die Teile der Ladung, welche Konterbande sind, nicht im Eigentum der Reederei,[3]) nämlich der Kaiping Minengesellschaft stehen, sicher auch nicht angenommen werden kann, daß dieselben unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft worden sind,[4]) so wird es für billig erachtet, das zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben.

Was ferner die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Ladungsteile angeht, so sind sie der Natur der Waren nach alle nicht als Konterbande anzusehen. Da sie auch nicht Eigentum des Eigentümers der Konterbande sind,[5]) so sind sie alle freizugeben.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Am 7. August 1904 im Prisengericht zu Sasebo.

(Unterschriften.)

Verzeichnis der Güter des Dampfers „Hsi-Ping“.

Nr.	Art der Güter	Zahl	Ablader	Ort der Abladung	Empfänger	Bestimmung
3	Wollenzeug[6]) .	1	Weeks & Co.	Shanghai	Mrs. Bush	Niutschwang
231	Muster . . .	1	Carlowitz & Co.	„	Bush Bros	„
253	Tee	20	Melchers	„	Order	Tientsin
254	Engl. weiße Unterhemden .	10	TuWooKun	„	Inhaber	„
255	Schwarze baumw. Tücher	5	„	„	„	„
256	Graues Baumwollengarn aus Bombay . . .	10	„	„	„	„
294	Grüner Tee .	15	TouSunWo	„	TouWaChin	„
295	Verschiedene Waren und Wagenräder .	14	Französisch. Armee	„	Französisch. Armee	„
296	Weißes Baumwollengarn .	25	C. Mac Ede	„	Inhaber	Chinwantao
297	Graues Baumwollengarn aus Bombay . . .	25	„	„	„	„
364	Leinen . . .	1	Agentur der P&O.S.N.Co	„	Jardine Matheson &Co.	„
365	Gips	440	KaipingMining Co. Ltd.	„	Inhaber	„

[1]) V. §§ 5 u. 14. — [2]) V. § 37. — [3]) V. § 43, 2. — [4]) V. § 44. — [5]) V. § 43, 1.
[6]) Kleidungsstücke und deren Materialien wurden erst später für Konterbande erklärt. Vgl. III.

Reklamant: The Union Insurance Society of Canton Ltd., vertreten durch E. C. Lane, Shanghai, Jin-Kee Road Nr. 4;

The Yangtzse Insurance Association Ltd., vertreten durch W. S. Jackson, Shanghai, Bund Nr. 26;

The World Marine Insurance Company, vertreten durch Ballard & Hunter, Shanghai, Canton Road Nr. 2;

The China Traders Insurance Company Ltd., vertreten durch H. P. Wodman, Shanghai, Nanking Road Nr. 7.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

In der Prisensache betreffend Ladung des englischen Dampfers „Hsi-Ping“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die in dem beigefügten Verzeichnis A aufgeführten Güter der Ladung des Dampfers „Hsi-Ping“ werden eingezogen.

Die Reklamation betreffend die unter der Ladung des genannten Schiffes befindlichen, unter Nummer 4 bis 16, 229 und 244 bis 252 des beigefügten Verzeichnisses A und die in dem beigefügten Verzeichnis B aufgeführten Güter wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter wurden in Shanghai, China, auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping“ verladen und verließen den genannten Hafen den 11. Juli 1904 mit der Bestimmung nach Niutschwang, China. Auf der Reise dorthin wurden sie am 14. d. M., 8 Uhr vormittags, auf der See etwa 6½ Seemeilen nördlich von der Insel Kaiming bei dem Shantung-Vorgebirge, als der Dampfer „Hsi-Ping“, weil er Konterbande führe, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ aufgebracht wurde, mit dem Dampfer zusammen mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussage des Kommandanten der „Hongkong Maru“, Inouye Toshio, den Bericht des Marineoberleutnants Kamura Yasumasa über die Durchsuchung der „Hsi-Ping“, das Tagebuch, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns R. Mac Farlane, des 1. Offiziers E. B. Hayes, der Kompradore Paw Meng Chiung und N. Wai Meng, der Passagiere Täng Ming Chien, A. Haas und A. Finkelstein, durch die Konnossemente, das Ladungsverzeichnis und die Frachtbriefe, welche die Kompradores bei sich hatten.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

1. Der Ort, an welchem der in Frage stehende Dampfer aufgebracht worden ist, liege nach Aussage des Kapitäns in einer Entfernung von nicht ganz einer Seemeile von der chinesischen Küste. Die Beschlagnahme sei demnach in neutralem Hoheitsgewässer ausgeführt worden und durchaus unrechtlich. Daher müßten die Güter mit Recht freigegeben werden.

2. Unter den Gütern befänden sich Eisen und Getränke, welche verschiedene einzelne Kaufleute einem Spediteur zur Beförderung übergeben hätten und deren Empfänger sie selber seien, so daß die Güter nicht für die feindliche Armee und Marine bestimmt gewesen seien.

Ferner hätten die Ladungseigentümer und der Reeder die gleiche Art von Waren gewöhnlich nach Niutschwang verschickt. Auch hätten sie bei der Versendung der zur Verhandlung stehenden Güter zunächst bei dem chinesischen Zollamt angefragt und die Güter erst verschifft, als sie die Antwort erhalten hätten, daß sie nur, wenn sie an die kriegführenden Staaten geliefert werden sollten, Konterbande seien. Daraus könne man entnehmen, daß die Absicht, sie an den Feind zum Kriegsgebrauch zu liefern, nicht bestanden habe.

Überdies seien derartige Güter in Friedenszeiten sehr in Nachfrage in Niutschwang, so daß sie regelmäßig von Shanghai eingeführt würden. Auch in diesem Falle hätten die verschiedenen Ladungseigentümer die Güter lediglich als gewöhnliche Handelswaren an ihre Hauptgeschäfte in Niutschwang geschickt. Da die Güter auch der Zahl nach als gering bezeichnet werden müßten, so sei es eine übertrieben harte Annahme, daß sie besonders für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollten.

Von den Reklamanten habe

die Union Insurance Society of Canton
für die Güter unter Nummer 1, 2, 4 bis 10 des Verzeichnisses A;

die Yangtsze Insurance Association
für die Güter unter Nummer 11 bis 20, 201, 229, 243 bis 252 des Verzeichnisses A und unter Nummer 31, 32, 199 und 200 des Verzeichnisses B;

die World Marine Insurance Company
für die Güter unter Nummer 21 und 22 des Verzeichnisses A und unter Nummer 33, 37 bis 41, 44 bis 46, 50, 59, 103 und 108 des Verzeichnisses B;

die China Traders' Insurance Company
für die Güter unter Nummer 23 bis 27, 48, 49, 168 und 196 des Verzeichnisses B

Versicherungsverträge abgeschlossen. Da ihnen demnach rechtliches Interesse zustehe, so beantragten sie Freigabe der Güter.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme sei auf offener See geschehen.

Die in den anliegenden Verzeichnissen aufgeführte Ladung bestehe aus Konterbande und aus Gütern, welche den Eigentümern derselben gehörten. Daher müsse sie ganz eingezogen werden.

Da ferner die Reklamanten ihr Interesse an den in Frage stehenden Gütern der Ladung nicht bewiesen hätten, so müsse die Reklamation abgewiesen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

1. Daß die zur Verhandlung stehende Aufbringung in einer Entfernung von mehr als 3 Seemeilen von der chinesischen Küste, das heißt also auf offener See geschehen ist, geht aus der Aussageschrift des Kommandanten der „Hongkong Maru“, dem Tagebuch der „Hsi-Ping“ und dem Vernehmungsprotokolle des Kapitäns des genannten Dampfers ohne jeden Zweifel hervor. Daher ist die Ausführung der Vertreter der Reklamation im Punkte 1 unbegründet.

2. Da, wie bekannt, Niutschwang zu der fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetztes, also feindliches[1]) Gebiet war, sind die zur Verhandlung stehenden Güter alle nach Feindesland bestimmt gewesen.

Da das in dem beigefügten Verzeichnis A unter Nummer 249 bis 251 aufgeführte Eisen, die Schrauben und Zwischenlegeplatten der Nummer 252 als Material zum Bau von Kriegs- oder anderen Schiffen anzusehen sind, so fallen sie unter die Konterbande[2]) und sind mit Recht einzuziehen.

Die Güter unter Nummer 1, 2, 4 bis 9, 11 bis 15, 17 bis 22, 201 bis 219, 221 bis 229, 243 bis 247 des genannten Verzeichnisses sind Nahrungsmittel und Getränke, wie sie vorzugsweise von Europäern und Amerikanern verbraucht werden. Nach Aussage von Paw Meng Chiung und Edmund Hayes ist die Zahl der zurzeit in Niutschwang ansässig gewesen gewöhnlichen Europäer und Amerikaner außerordentlich gering, wogegen russische Truppen in großer Zahl dort lagern. Niutschwang war zur fraglichen Zeit ein Hauptetappenort der russischen Truppen. Wenn man alles dies in Erwägung zieht, erscheint es unbestreitbar, daß die große Menge von Lebensmitteln und Getränken zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Da die Anführungen der Prozeßvertreter und die von ihnen eingereichten Beweisstücke alle nicht geeignet sind, um diese Annahme umzustürzen, so müssen auch diese Güter als Konterbande[3]) angesehen und eingezogen werden.

Da ferner die unter Nummer 10 des Verzeichnisses A aufgeführte

[1]) V. § 5. — [2]) II. Ziffer 1. — [3]) II. Ziffer 2.

Tinte dem Eigentümer der Konterbande unter Nummer 9; die Schleifsteine unter Nummer 16 dem Eigentümer der Konterbande unter Nummer 15; das Parfüm unter Nummer 220 dem Eigentümer der Konterbande unter Nummer 219 gehören und die Kerzen unter Nummer 248 nach dem auf der Rückseite des Ladescheins angegebenen Namen und der diesbezüglichen Bescheinigung des Kompradore Paw Meng Chiung vom Dampfer „Hsi-Ping“ im gleichen Eigentum stehen wie Konterbande unter Nummer 244 ff., so sind diese Güter jedenfalls einzuziehen.[4])

Die Vertreter der Reklamation behaupten, daß die Reklamanten bezüglich von Gütern aus dem Verzeichnis A Versicherungsverträge abgeschlossen und daher rechtliches Interesse an ihnen hätten. Bezüglich der Güter unter Nummer 4 bis 16, 229, 244 bis 252 dieses Verzeichnisses ist indes das Vorhandensein von Versicherungsverträgen nicht bewiesen worden, und da keine Spur dafür vorliegt, daß sie sonst ein rechtliches Interesse[5]) an ihnen haben, so ist die Reklamation mit Bezug auf sie ungesetzlich und muß abgewiesen werden.

Die Vertreter der Reklamation haben am 14. September 1904 die Reklamation bezüglich der im Verzeichnis A aufgeführten Güter erhoben. Später, am 14. Dezember, als die Reklamationsfrist[6]) schon abgelaufen war, haben sie die Reklamation auf die in dem Verzeichnis B aufgeführten Güter ausgedehnt. Da aber diese hinzugetretenen Güter in der ursprünglichen Reklamationsschrift nicht enthalten gewesen sind, so muß man die Reklamation bezüglich ihrer für eine neue Reklamation erklären. Da ferner diese Reklamation nach Ablauf der Reklamationsfrist erhoben ist, so muß sie als ungesetzlich abgewiesen werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 17. Dezember im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

[4]) V. § 43. — [5]) IV. § 16. — [6]) a. a. O.

Verzeichnisse der auf dem Dampfer „Hsi-Ping“ verschifften Güter.

Verzeichnis A.

Nr. des Ladungs-verzeichnisses	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
1	Bier	50 Kisten	Irvine, Edblad & Co.	Order
2	Konserven	38 „	„	„
4	Bier	10 „	Tun Chong Yu	„
5	Lachs	10 „	„	„
6	Cherry Cordial . .	10 „	„	„
7	Bier	20 „	„	„
8	Champagner . . .	7 „	„	„
9	Margarine	2 „	„	„
10	Tinte	1 Kiste	„	„
11	Zucker	25 Kisten	A. Chazalon & Co.	„
12	Rotwein	2 „	„	„
13	Zucker	1 Kiste	„	„
14	Gin	30 Kisten	„	„
15	Champagner . . .	20 „	„	„
16	Schleifsteine . . .	1 Kiste	„	„
17	Bier	200 Kisten	„	„
18	Rotwein	50 „	„	„
19	Champagner . . .	20 „	„	„
20	Cognac	40 „	„	„
21	Bier	450 „	„	„
22	Rotwein	100 „	„	„
201	Bier	1000 „	A. Haas	A. Haas
202	Wein	38 „	Caldbeck, Mc. Gregor & Co.	Hgkg. & Shgh. Bank
203	„	18 „	„	A. Milkoff
204	Bier	29 „	A. Finkelstein	Order
205	Ananas	10 „	„	„
206	Früchte	15 „	„	„
207	Käse	8 „	„	„
208	Pickles	8 „	„	„
209	Tomaten	10 „	„	„
210	Whisky	10 „	„	„
211	Oriental Water . .	100 „	„	„
212	Rum	10 „	„	„
213	Champagner . . .	105 „	„	„
214	Bier	10 „	A. Danon	„
215	Cognac	15 „	„	„
216	Champagner . . .	10 „	„	„
217	Bier	10 „	„	„
218	Cognac	15 „	„	„
219	Champagner . . .	10 „	„	„
220	Parfümerien . . .	1 Kiste	„	„
221	Milch	11 Kisten	„	„
222	Bier	10 „	„	„
223	Cognac	15 „	„	„
224	Champagner . . .	10 „	„	„

Nr. des Ladungs-verzeichnisses	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
225	Bier	10 Kisten	A. Danon	Order
226	Cognac	15 „	„	„
227	Champagner . . .	10 „	„	„
228	Weizenmehl . . .	1000 Sack	„	„
229	Europ. Lebensmittel	1 Kiste	Franju, Sorabju & Co.	„
243	Lebensmittel . . .	69 Kisten	Christoph Decker	Christoph Decker
244	Früchte	500 „	Unbekannt	Unbekannt
245	Lachs	100 „	„	„
246	Rahm	200 „	„	„
247	Bier	200 „	„	„
248	Lichte	100 „	„	„
249	Eisen	40 Kolli	„	„
250	„	50 „	„	„
251	„	100 „	„	„
252	Schrauben und Zwischenlegscheiben	13 Kisten	„	„
		Verzeichnis B.		
23	Reis	208 Sack	Sin Chong Yung	Sin Chong Yung
24	„	214 „	„	„
25	„	200 „	„	„
26	„	200 „	„	„
27	„	212 „	„	„
31	Weizenmehl . . .	500 „	Yong Dong Wo	Yong Dong Wo
32	„ . . .	500 „	Tong Shin Yo	Tong Shin Yo
33	„ . . .	500 „	Teng Sang Shing	Teng Sang Shing
37	Reis	281 „	Yung Hsing Chong	Yung Hsing Chong
38	„	323 „	„	„
39	Weizenmehl . . .	2000 „	„	„
40	„ . . .	1000 „	„	„
41	„ . . .	1000 „	„	„
44	Tee	50 Kisten	Zui Chong	Yi Ching Tai
45	„	50 „	„	Yi Shun Hwa
46	„	100 „	„	Hing Mon Fuh
48	Weizenmehl . . .	1000 Sack	Sing Chong Yung	Sing Chong Yung
49	„ . . .	1000 „	„	„
50	„ . . .	1000 „	Yuen Tack Yu	Yuen Tack Yu
59	Bier	20 Kisten	„	„
103	Cognac	50 „	Kai Ping Chang	Order
118	Zucker	60 „	Yuen Tack Yu	Yuen Tack Yu
168	Reis	210 „	Tack Fa Ha	Chang Loong Tai
196	Nanking-Stoffe . .	30 „	Chi Chi	Ming Ki Chow
199	Tee	50 „	Yung Shing Chang	Hing Moh Chang
200	„	50 „	„	„

Reklamanten: The Union Insurance Society of Canton Ltd., vertreten durch E. C. Lane, Shanghai, Ying-kee Road Nr. 4;

The Yangtsze Insurance Association Ltd., vertreten durch W. S. Jackson, Shanghai, Bund Nr. 26;

The World Marine Insurance Company, vertreten durch Ballard & Hunter, Shanghai, Canton Road Nr. 2;

The China Traders' Insurance Company Ltd., vertreten durch H. P. Wodman, Shanghai, Nanking Road Nr. 7.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des englischen Dampfers „Hsi-Ping“, welcher am 14. Juli 1904 auf 37° 34' n. Br. und 122° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ beschlagnahmt worden ist, auf Einziehung der in dem dem Urteil beigefügten Verzeichnis A aufgeführten Güter und auf Abweisung der Reklamation betreffend die unter der Ladung des genannten Schiffes befindlichen, unter Nummer 4 bis 16, 229 und 244 bis 252 des Verzeichnisses A und die in dem gleichfalls dem Urteil beigefügten Verzeichnis B aufgeführten Güter entschieden.

Gegen dieses Urteil haben E. C. Lane, als Vertreter des Reklamanten Union Insurance Society of Canton Ltd.; W. S. Jackson als Vertreter des Reklamanten Yangtsze Insurance Association Ltd.; Ballard & Hunter als Vertreter der Reklamanten World Marine Insurance Company und H. B. Wodman als Vertreter des Reklamanten China Traders' Insurance Company durch die Rechtsanwälte Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki und deren Gründe sind folgende:

Die Reklamanten hätten für die Güter von Irvin, Edblad & Co., A. Haas, Caldbeck, Macgregor & Co., A. Finkelstein, Alfred Danon, Franju Sorabju & Co. und Christoph Decker See-Versicherungsverträge abgeschlossen. Wenn diese Güter eingezogen würden, so liege ihnen die Deckung des Schadens ob, so daß sie an der Angelegenheit stark interessiert seien.

Die Zahl der von der Reklamation betroffenen Güter sei sehr groß. Die wichtigsten unter ihnen seien aber Eisen, Weizenmehl und Zucker, gewöhnliche Spirituosen und andere Getränke und Lebensmittel, welche alle unter Ziffer 2 der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904 [7]) fielen. Sie seien daher nur Konterbande, (1) wenn sie an die

[7]) II.

feindliche Armee oder Marine bestimmt wären oder (2) wenn angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden. Die genannten Güter seien indes von verschiedenen einzelnen Kaufleuten einem Transportgeschäft zur Beförderung übergeben und offenbar nicht für die feindliche Armee oder Marine bestimmt. Das sei auch aus der Entscheidung betreffend den Dampfer „Hsi-Ping“,[8]) auf dem die Güter verladen seien, zu entnehmen.

Was des weiteren die Frage angehe, ob sie für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine hätten geliefert werden sollen, so beförderten die Ladungseigentümer und Reeder gewöhnlich solche Güter als Handelswaren nach Niutschwang und betrieben dieses Geschäft schon seit lange. Da zu der fraglichen Zeit gerade Krieg bestanden habe, so hätten die Reklamanten, um sicher zu sein, daß sie die negativen Pflichten neutraler Staatsangehöriger nicht verletzten, ausdrücklich sich bei der chinesischen Zollbehörde erkundigt, und, wie sich aus dem Beweisstück A 1 ergebe, die Antwort erhalten, daß Reis, Weizenmehl, Zucker, Petroleum und Silbergeld keine Konterbande seien, wenn sie nicht zum Gebrauch der kriegführenden Mächte geliefert werden sollten. Erst danach seien die Güter versandt worden. Wenn die Eigentümer den Zweck verfolgt hätten, sie zum Gebrauch einer der kriegführenden Mächte zu liefern, so liege kein Grund vor, weshalb sie die Vorsicht geübt haben sollten, sich diese Antwort zu verschaffen. Vielmehr müsse man daraus schließen, daß sie nicht zum Gebrauch des Feindes hätten geliefert werden sollen.

Daß in Niutschwang nach derartigen Waren starke Nachfrage herrsche und daß dieselben stets von Shanghai und anderen Plätzen dort eingeführt würden, gehe aus Beweisstück A 6 hervor.

Da ferner die verschiedenen Eigentümer alle in Niutschwang ihre Hauptgeschäfte hätten, so hätten sie die Güter lediglich als Handelsobjekte bestellt. Wenn Kaufleute Güter als Handelsobjekte kommen ließen, welche sie in gleicher Art schon mehrere Jahrzehnte lang hätten kommen lassen, die Zahl der Güter auch gering sei, so sei es eine unbillige Härte, anzunehmen, daß sie zum Gebrauch des Feindes geliefert werden sollten. Wenn auch einige von den aufgebrachten Gütern sich in der Zollstatistik[9]) nicht fänden, so sei der Grund der, daß gewisse Lebensmittel zum Gebrauch in Speisewirtschaften oder zum gewöhnlichen Bedarf dienten und nicht besonders in der Zollstatistik zur Eintragung gelangten. Sie würden unter der Rubrik „Verschiedene Waren“ eingestellt, seien aber bis jetzt tatsächlich eingeführt worden.

---

[8]) VI. 18a.

[9]) Eins der Beweisstücke ist eine Zollstatistik von Niutschwang, welche beweisen soll, daß auch in Friedenszeiten Güter wie die in Frage stehenden einen Markt hatten.

Auch seien unter den von der Reklamation betroffenen Gütern einige, welche zu den richtigen Nichtkonterbandegütern gehörten.

Wenn die japanische Seeprisenordnung[10]) im § 43 sage, daß Kriegskonterbandegüter und die dem Eigentümer derselben gehörigen Güter eingezogen würden, so glaube der Reklamant, daß mit dem Eigentümer von Kriegskonterbandegütern der Eigentümer absoluter Kriegskonterbande gemeint sei und daß der Eigentümer von Gütern, welche unter gewissen Umständen eingezogen werden könnten, darin nicht einbegriffen sei. Denn die Einziehung von Nichtkonterbandegütern sei die Strafe für den Transport von Konterbandegütern. Im Falle von Transport absoluter Konterbande müsse freilich der Eigentümer derselben, weil zu vermuten sei, daß er einer der kriegführenden Parteien haben nützen wollen, bestraft werden. Aber bezüglich der bedingten Konterbande werde die Einziehung oder die Freigabe je nach den von dem betroffenen Staat angenommenen Tatsachen verfügt, so daß also eine Vermutung wie im obigen Falle nicht bestehe und ein Grund zur Bestrafung nicht vorliege.

Es werde daher Aufhebung des ganzen Urteils erster Instanz und Freigabe der auf dem Dampfer „Hsi-Ping" verladenen, in dem der Reklamationsschrift beigefügten Verzeichnis stehenden aufgebrachten Güter beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

1. Es sei bekannt, daß Niutschwang zur Zeit der Beförderung der zur Verhandlung stehenden Güter von den russischen Truppen besetzt, demnach feindliches Gebiet gewesen sei. Das bestreite auch der Reklamant nicht.

Daß ferner die unter den von der Reklamation betroffenen Gütern befindlichen Eisenschrauben und Zwischenlegeplatten den von der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1[11]) erwähnten Materialien zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen entsprächen und absolute Konterbande seien, stehe außer jedem Zweifel.

Die übrigen Güter seien Lebensmittel und Getränke, welche nach Art und Verwendung alle für den Bedarf von Europäern und Amerikanern geeignet seien. Zu der fraglichen Zeit hätten aber in Niutschwang viele russische Truppen gelegen, wogegen gewöhnliche Europäer und Amerikaner nur in geringer Zahl vorhanden gewesen seien. Außerdem müsse daraus, daß, wie bekannt, Niutschwang zu jener Zeit einer der Hauptetappenorte gewesen sei, unzweifelhaft geschlossen werden, daß die Güter, wenn sie nach Niutschwang gelangt wären, sofort zum Gebrauch der feindlichen Truppen gedient haben würden. Güter, welche nach

[10]) V. — [11]) II.

feindlichem Gebiet bestimmt seien, und von denen angenommen werde, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Truppen geliefert werden würden, müßten unter die Instruktion Nr. 1 des Marineministeriums fallen.

Es sei demnach zu Recht geschehen, wenn das Gericht erster Instanz diese Güter für Kriegskonterbande angesehen und nach den Regeln des Völkerrechts eingezogen habe. Daher sei die Berufung der Reklamanten unbegründet.

2. Es sei ein völkerrechtlicher Grundsatz und auch in der japanischen Prisenordnung klar ausgesprochen, daß als Strafe für Kriegskonterbandetransport die Kriegskonterbandegüter selbstverständlich, aber auch diejenigen Nichtkonterbandegüter, welche auf demselben Schiff nach demselben Bestimmungsort verschifft worden seien und dem Eigentümer der Kriegskonterbande gehörten, der Einziehung verfallen müßten. Daher sei es belanglos, ob die Konterbandegüter absolute oder bedingte seien. Es sei daher richtig, wenn das Gericht erster Instanz unter Zugrundelegung des oben dargelegten Sachverhalts und in Gemäßheit der völkerrechtlichen Regeln und der Bestimmungen der japanischen Seeprisenordnung die Nichtkonterbande eingezogen habe, weil dieselbe im gleichen Eigentum stehe wie die Konterbande.

Da wie oben ausgeführt, das Urteil erster Instanz in dieser Sache zutreffend und die Berufung unbegründet sei, so müsse die Berufung abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul Segawa in Niutschwang hat berichtet, daß

> Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamtes geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Güter aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand, daß der Feind dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet hatte. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien.[12]) Es ist daher klar, daß die Güter, wenn sie die Voraussetzungen von Kriegskonterbande erfüllen, weggenommen werden müssen.

---

[12]) V. § 5.

Die bei den Reklamanten versicherten Güter des Verzeichnisses A, nämlich Eisen, Schrauben, Zwischenlegescheiben, sind Material zum Bau von Kriegs- und anderen Schiffen und daher selbstverständlich Kriegskonterbande.[13]) Die übrigen Güter sind meistens Lebensmittel und Getränke, welche ihrer Art nach vorzugsweise dem Bedarf von Europäern und Amerikanern dienen. Da zu der fraglichen Zeit in Niutschwang friedliche Europäer und Amerikaner nur in geringer Zahl ansässig waren, und, wie oben dargetan, der Platz ein russischer Hauptetappenort war, so muß angenommen werden, daß die fraglichen Güter, wenn sie dort eingetroffen wären, sofort zum Gebrauch der feindlichen Truppen geliefert worden wären. Das gegenwärtige Völkerrecht erkennt aber an, daß Lebensmittel und Getränke, welche nach feindlichem Gebiet gehen und zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, bedingte Konterbande sind.[14]) Es muß daher als zutreffend anerkannt werden, wenn das Urteil erster Instanz bezüglich dieser Güter die Einziehung erklärt hat.[15]) Bei der Beförderung von Kriegskonterbande ist es nicht angebracht, offen zu sagen, daß es sich um Konterbande handelt; vielmehr sucht man das Unternehmen so zu bemänteln, daß es äußerlich den Anschein eines einwandsfreien Transports hat. Wenn daher bei der Abreise eine ausdrückliche Anfrage beim Zollamt gemacht worden ist, ehe der Transport ausgeführt wurde, so ist das durchaus nicht geeignet, die obige Annahme umzustürzen.

Ferner ist es völkerrechtlich anerkannt, daß Güter, welche auf demselben Schiffe wie Konterbandegüter, die nach Feindesland eingeführt werden sollten und aufgebracht wurden, befindlich sind und dem Eigentümer der Konterbande gehören, obwohl sie keine Konterbande sind, zusammen mit der Konterbande eingezogen werden können.[16]) Es ist daher zu Recht geschehen, wenn das Urteil erster Instanz mit dieser Begründung auch die Nichtkonterbandegüter eingezogen hat.

Die Reklamanten haben Freilassung der Güter beantragt, haben aber bezüglich derjenigen Güter, welche in dem Verzeichnis A des Urteils erster Instanz aufgeführt sind und bezüglich derer die Reklamation abgewiesen ist, nicht bewiesen, daß sie für dieselben Versicherungsverträge abgeschlossen haben. Auch sonst ist kein Beweis für das Vorhandensein von rechtlichem Interesse erbracht worden.

Was weiter die Reklamation betreffend die in dem Verzeichnis B des Urteils erster Instanz aufgeführten Güter angeht, so geht es, wie das Urteil sagt, aus den Akten unzweifelhaft hervor, daß sie nach Ablauf der Reklamationsfrist erhoben worden ist. Sie kann daher nicht angenommen werden.

---

[13]) II Ziffer 1. — [14]) II. Ziffer 2. — [15]) V. § 43. — [16]) V. § 43.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:
Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Täng Ming Chien, Geschäftsführer der Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun in Shanghai, Kiangsi Road Nr. 94; die chinesischen Staatsangehörigen Kwang Shun, Yuen Ching Dah, Tun Chong Yu, Yung Hsing Chong, Tong Foung Tai, Ku Foung Tai, Kong Chang Tong, Hon Shan Ching, Wai Fah Hua, Yuen Chan Kung, Yu Chan Wo, Fung Shun Yung, Yuen Fang, Hi Ta Cheong, Yuen Fah Hoa, Loong Hing Yuen, Sin Chang Yu, Ha Chi Ching, Am Cheong, Tong Fag Ha, Hong Fa Ha, Dah Shing Ting, Yue Fah Yuen, Zui Chong, Pow Yuen Ta, Wan Cheang Ta, Whai Chong Loong, Loong Fa Ha, Tack Tai Hsing, Chi Chi, Tack Wo Cheong, Chin Ta Foong, Tack Cheang Yuen, Fa Yuen Ho, Tong Shun Shing, Yuen Tack Yue, Nan Shun Ta, Tack Cheong Yong, Yue Ta Shing, Tong Shing Yo, Yong Dong Wo und Teng Sang Shing sämtlich wohnhaft in Shanghai, der griechische Staatsangehörige G. Rapanaki und türkische Staatsangehörige A. Y. Levinson.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

In der Prisensache betreffend Ladung des englischen Dampfers „Hsi-Ping“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Hsiping“ verschifften, in dem beigefügten Verzeichnis unter Nummer 23 bis 84, 88 bis 156, 168 bis 189, 190, 200, 230 232 bis 242, 257 bis 293, 298 bis 363 aufgeführten Güter werden eingezogen; die unter Nummer 85 bis 87, 157 bis 167, 190 bis 198 werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind in Shanghai auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping“ verschifft und am 11. Juli 1904 von

dort, wie sich aus dem beigefügten Verzeichnis ergibt, nach Niutschwang, Tientsin und Chinwantao in China abgeschickt worden. Auf der Reise dorthin wurden sie am 14. d. M., 8 Uhr vormittags, auf der See etwa 6½ Seemeile nördlich von der Insel Kaiming bei dem Shantung Vorgebirge, als der Dampfer „Hsi-Ping", weil er Konterbande führe, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht wurde, mit dem Dampfer zusammen mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Hongkong Maru", Inouye Yoshio, den Bericht des Marineoberleutnants Kamura Yasumasu über die Durchsuchung der „Hsi-Ping", die Abschrift des Tagebuchs, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns R. Mac Farlane, des 1. Offiziers E. B. Hayes, der Kompradores Paw Meng Chiung und N. Wai Meng, der Passagiere Täng Ming Chien, G. Rapanaki und Levinson, durch die Konnossemente, das Ladungsverzeichnis und die Frachtbriefe, welche die Kompradores bei sich hatten.

Die Hauptpunkte der Vertreter der Reklamation sind folgende:

1. Der Ort, an welchem der in Frage stehende Dampfer aufgebracht worden sei, liege nach Aussage des Kapitäns in einer Entfernung von nicht ganz einer Seemeile von der chinesischen Küste. Die Beschlagnahme sei demnach in neutralem Hoheitsgewässer ausgeführt worden und durchaus unrechtlich. Daher müßten die Güter mit Recht freigegeben werden.

2. Was das unter den nach Niutschwang bestimmten Gütern befindliche Blei angehe, so scheine es allerdings, als ob es durch Ziffer 1 der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904[1]) betroffen werde. In dieser Instruktion sei „Blei" indes nur in Klammer hinter „Waffen, Munition, Explosivstoffe und deren Materialien" aufgeführt, so daß es nicht absolut als Konterbande angesehen werden könne. Vielmehr sei die richtige Auslegung die, daß es nur als Konterbande festgesetzt sei, wenn es als Material für Waffen und Munition dienen solle. Da in Niutschwang kein Arsenal bestehe, so könne das zur Verhandlung stehende Blei nicht als Material für Waffen angesehen werden. Daß es jährlich in sehr großer Menge zu Friedenszwecken nach Niutschwang eingeführt werde, lasse sich aus Beweisstück A 6 entnehmen. Auch das hier in Frage stehende Blei sei nicht zum Kriegsgebrauch bestimmt und daher keine Kriegskonterbande.

Auch der Reis, das Weizenmehl, der Tee, der Zucker, das Bauholz und das Silbergeld, welche unter Ziffer 2 der genannten Ministerialinstruktion Nr. 1 fielen, würden erst Kriegskonterbande, wenn sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt seien oder angenommen

[1]) II.

werden müsse, daß sie für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden. Da aber die entsprechenden, zur Verhandlung stehenden Güter von verschiedenen einzelnen Kaufleuten einem Spediteur zur Beförderung übergeben worden und diese selber deren Empfänger seien, so sei es klar, daß sie nicht für die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen seien.

Ferner hätten die Ladungseigentümer und der Reeder bei der Verladung der zur Verhandlung stehenden Güter zunächst bei dem chinesischen Zollamt angefragt und die Güter erst verschifft, als sie die in Beweisstück A 1 niedergelegte Antwort der Zollbehörde erhalten hätten, daß Reis, Weizenmehl und Silbergeld nur, wenn sie an die kriegführenden Staaten geliefert werden sollten, Konterbande seien. Daraus könne man mehr als zur Genüge entnehmen, daß die Absicht, sie zum Gebrauch des Feindes zu liefern, nicht bestanden habe.

Aus dem Beweisstück A 6 gehe hervor, daß derartige Güter in Niutschwang zu Friedenszeiten sehr in Nachfrage stünden, so daß sie regelmäßig von Shanghai eingeführt würden.

Des weiteren täten die Beweisstücke A 2 bis 4 dar, daß die Ladungseigentümer, welche alle in Niutschwang ihre Hauptgeschäfte oder Filialen hätten, die Güter als gewöhnliche Handelsobjekte dahin versandt hätten. Es sei daher unbillig anzunehmen, daß sie zum Gebrauch des Feindes hätten dienen sollen.

3. Tientsin und Chinwantao seien neutrale Häfen, die zu diesem Kriege nicht in der geringsten Beziehung stünden. Die dorthin bestimmten Güter seien daher keine Kriegskonterbande und müßten mit Recht freigegeben werden.

4. Unter den Reklamanten betreibe Täng Ming Chien ein Transportgeschäft und sei Inhaber der beiden Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun. Die übrigen 44 Reklamanten seien alle Eigentümer der von der Reklamation betroffenen Güter. Die Güter seien demnach freilich nicht Eigentum des Täng Ming Chien, da er aber den Transport derselben übernommen habe und im Falle der Einziehung derselben Schaden erleiden müsse, so habe er mit den Eigentümern zusammen die Reklamation erhoben.

Die 41 Reklamanten außer Täng Ming Chien, Nan Shun Ta, Yue Ta Shing, Rapanaki und Levinson beantragten Freigabe der in dem beigefügten Verzeichnis bei ihren jeweiligen Firmen angegebenen Güter; Nan Shun Ta das gleiche für die Güter unter Nummer 232 bis 242; Yue Ta Shing für die unter Nummer 199 und 200; Rapanaki für die unter Nummer 51 bis 58, 60 bis 78, 140 bis 145; Levinson für die unter Nummer 170 bis 183 des Verzeichnisses aufgeführten Güter. Täng Ming Chien beantrage Freigabe sämtlicher Güter.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme sei auf offener See geschehen, und demnach rechtmäßig.

Von den nach Niutschwang gehenden Gütern seien die in dem beigefügten Verzeichnis unter Nummer 19 bis 122 aufgeführten Güter freizugeben, die übrigen alle einzuziehen.

Die nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter seien alle freizugeben.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

1. Die Vertreter der Reklamation machen geltend, daß die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme in neutralem Hoheitsgewässer ausgeführt und demnach unrechtmäßig sei. Aus der Aussageschrift des Kommandanten der „Hongkong Maru", dem Auszug aus dem Tagebuch und dem Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Hsi-Ping" liegt der Ort der Aufbringung ungefähr 6½ Seemeile nördlich von der Insel Kaiming, also mehr als 3 Seemeilen von der chinesischen Küste und in offener See. Daher ist die zur Verhandlung stehende Beschlagnahme rechtmäßig.

2. Es ist bekannt, daß Niutschwang zur fraglichen Zeit von den Russen besetzt, also feindliches Gebiet war.[2]) Da das in dem beigefügten Verzeichnis unter den nach Niutschwang gehenden Gütern aufgeführte Blei, Zink, Kupferplatten, Argentanplatten, eiserne Wagenreifen (Nr. 116), Stücke von Eisenstäben, alte Eisenklumpen, Material zur Herstellung von Waffen und Munition beziehungsweise Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen sind,[3]) so müssen diese Güter, weil nach dem feindlichen Niutschwang bestimmt, als Konterbande angesehen werden. Die unter Nummer 91 bis 93, 95, 97, 99, 116, 117, 121 und 132 aufgeführten Güter sind daher einzuziehen.

Die Vertreter der Reklamation bringen vor, daß die Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904[4]) Blei nicht absolut als Konterbande ansehe. Die genannte Instruktion spricht aber in Ziffer 1 von „Waffen, Munition, Explosivstoffe und deren Materialien (einschließlich Blei, Salpeter, Schwefel usw.)" und zeigt damit, daß sie Blei, Salpeter und Schwefel als Materialien für Waffen, Munition und Explosivstoffe ansieht. Es ist daher außer Zweifel, daß sie Blei als Kriegskonterbande erklärt hat.

Ferner bringen die Vertreter der Reklamation vor, daß, wie aus dem Beweisstück A 6 ersehen werden könne, in den Jahren 1902 und 1903 Blei in großer Menge nach Niutschwang eingeführt worden sei, was beweise, daß die Chinesen im Frieden viel Blei gebrauchten. Daraus könne man ersehen, daß auch das zur Verhandlung stehende Blei nicht zum Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen. Das Beweisstück

---

[2]) IV. § 5. — [3]) II Ziffer 1. [4]) II.

A 6 ist indes eine Ein- und Ausfuhrstatistik, welche die beiden Jahre betrifft, in welchen die Russen Niutschwang besetzt gehabt haben. Sie ist daher ungeeignet, um zu beweisen, daß die Chinesen viel Blei gebrauchten.

Was des weiteren die unter der für Niutschwang bestimmten Ladung befindlichen Lebensmittel und Getränke, wie Weizenmehl, Spirituosen, Ananas, angeht, so sind sie alle Artikel, wie sie bei Europäern und Amerikanern in Nachfrage stehen. Nach Aussage von Paw Meng Chiung und Edmund Hayes ist die Zahl der zur Zeit in Niutschwang ansässig gewesenen gewöhnlichen Europäer und Amerikaner außerordentlich gering, wogegen russische Truppen in großer Zahl dort lagerten. Niutschwang war zur fraglichen Zeit ein Hauptetappenort der russischen Truppen. Wenn man alles dies in Erwägung zieht, erscheint es unbestreitbar, daß die zahlreichen Lebensmittel und Getränke zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Ebenso ist es unzweifelhaft, da Geld, alte Eisenbahnnägel und Bauholz von den russischen Truppen in der Mandschurei zum Krieg benötigt wurden, daß auch diese Güter zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Es wird daher angenommen, daß die genannten Güter, wenn sie auch nach dem beigefügten Verzeichnis an einen anderen Empfänger gehen sollten, tatsächlich zum Kriegsgebrauch bestimmt und daher Konterbande waren.[5])

Demnach sind die unter Nummer 23 bis 46, 48 bis 84, 88 bis 90, 94, 96, 98, 101 bis 104, 106, 108 bis 115, 118, 124 bis 129, 131, 133 bis 151, 168 bis 180, 182 bis 189, 199 bis 200, 230, 232 bis 242 des beigefügten Verzeichnisses aufgeführten Güter einzuziehen.[6])

Die übrigen nach Niutschwang bestimmten Güter sind freilich keine Konterbande, aber sie gehören Eigentümern von Konterbandegütern, nämlich die unter Nummer

47	dem	Eigentümer	von	28,	die unter
100	„	„	„	99,	„ „
105	„	„	„	107,	„ „
181	„	„	„	103,	„ „
119	„	„	„	120,	„ „
122	„	„	„	121,	„ „
123	„	„	„	124,	„ „
130	„	„	„	131,	„ „
152	„	„	„	125,	„ „
153-156	„	„	„	151,	„ „

Daher sind sie alle einzuziehen.[6]) Die von den Vertretern der Reklamation eingereichten Beweisdokumente sind nicht imstande zu be-

[5]) II. Ziffer 2. — [6]) V. § 43.

weisen, daß die oben erwähnten Güter keine Kriegskonterbande sind.

Die unter Nummer 85 bis 87, 157 bis 167, 190 bis 198 des beigefügten Verzeichnisses aufgeführten Güter sind weder Konterbande, noch gehören sie Eigentümern von solcher. Daher sind sie freizugeben.

3. Tientsin und Chinwantao sind nicht feindliches Gebiet. Daher können Güter wie diejenigen der zur Verhandlung stehenden, welche dorthin bestimmt sind, weil kein Beweis vorliegt, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten, nicht als Kriegskonterbande aufgefaßt werden. Da aber der Absender aller nach dem beigefügten Verzeichnis nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter Täng Ming Chien und der Empfänger der Inhaber der Konnossemente ist, so müssen die Güter alle als im Eigentum Täng Ming Chien's stehend betrachtet werden. Sie gehören dem Eigentümer der unter Nummer 103 aufgeführten Kriegskonterbande. Es entspricht aber dem Recht, daß Güter, welche einem Eigentümer von auf demselben Schiff befindlicher Kriegskonterbande gehören, gleichgültig ob sie nach Feindesland bestimmt sind oder nicht, eingezogen werden.

Daher sind die unter Nummer 257 bis 293, 298 bis 363 des beigefügten Verzeichnisses aufgeführten Güter sämtlich einzuziehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht in Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Verzeichnis der auf dem Dampfer „Hsi-Ping“ verschifften Güter.

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
23	Reis	208	Tack Cheang Yuen	Shanghai	Tack Cheang Yuen	Niutschwang
24	„	214	„	„	„	„
25	„	200	„	„	„	„
26	„	200	„	„	„	„
27	„	212	„	„	„	„
28	„	215	Wai Fah Hua	„	Wai Fah Hua	„
29	„	276	„	„	„	„
30	„	400	Yuen Ching Dah	„	Yuen Ching Dah	„
31	Weizenmehl . .	500	Yong Dong Wo	„	Yong Dong Wo	„
32	„ . .	500	Tong Shin Yo	„	Tong Shin Yo	„
33	„ . .	500	Teng Sang Shing	„	Teng Sang Shing	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
34	Reis	350	Yuen Chan Kung	Shanghai	Yuen Chan Kung	Niutschwang
35	„	225	Yuen Fang	„	Yuen Fang	„
36	„	172	„	„	„	
37	„	281	Yung Hsing Chong	„	Yung Hsing Chong	„
38	„	323	„	„	„	„
39	Weizenmehl . .	2000	„	„	„	„
40	„ . .	1000	„	„	„	„
41	„ . .	1000	„	„	„	„
42	Tee	80	Zui Chong	„	Zui Chong	„
43	„	91	„	„	„	„
44	„	50	„	„	„	„
45	„	50	„	„	„	„
46	„	100	„	„	„	„
47	Papier	200	Wai Fah Hua	„	Wai Fah Hua	„
48	Weizenmehl . .	1000	Tack Cheang Yuen	„	Tack Cheang Yuen	„
49	„ . .	1000	„	„	„	„
50	„ . .	1000	Yuen Tack Yue	„	Yuen Tack Yue	„
51	Bier	15	Kai Ping Chang	„	G. Rapanaki	„
52	Spirituosen . .	10	„	„	„	„
53	Bier	10	„	„	„	„
54	Amer. Käse . .	2	„	„	„	„
55	Früchte . . .	10	„	„	„	„
56	Sardinen . . .	8	„	„	„	„
57	Pickles	5	„	„	„	„
58	Marmelade . .	3	„	„	„	„
59	Bier	20	Yuen Tack Yue	„	Yuen Tack Yue	„
60	Champagner . .	6	Kai Ping Chang	„	G. Rapanaki	„
61	Rahm	10	„	„	„	„
62	Heringe . . .	5	„	„	„	„
63	Franz. Spargel .	3	„	„	„	„
64	Cognac	15	„	„	„	„
65	Ges. Rindfl. . .	7	„	„	„	„
66	Liqueurs . . .	5	„	„	„	„
67	Lachs	10	„	„	„	„
68	Biskuits . . .	1	„	„	„	„
69	Ananas	10	„	„	„	„
70	Schinken . . .	2	„	„	„	„
71	Rahm	10	„	„	„	„
72	Tomaten . . .	5	„	„	„	„
73	Getr. Obst . .	5	„	„	„	„
74	Amer. Spargel .	2	„	„	„	„
75	Rum	20	„	„	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
76	Würfelzucker . .	2	Kai Ping Chang	Shanghai	G. Rapanaki	Niutschwang
77	Sardinen . . .	2	„	„	„	„
78	Pfeffer	5	„	„	„	„
79	Bauholz . . .	500	Kong Chang Tong	„	Kong Chang Tong	„
80	„ . . .	500	Hon Chan Ching	„	Hon Chan Ching	„
81	„ . . .	2000	Yuen Chan Kung	„	Yuen Chan Kung	„
82	Bier	1000	Yue Fah Yuen	„	Yue Fah Yuen	„
83	Rotwein . . .	60	Kai Ping Chang	„	Order	„
84	Tee	174	Rio Po Fu	„	„	„
85	Emaill. Becher .	5	Am Cheong	„	Am Cheong	„
86	„ .	5	„	„	„	„
87	Grüne Seife . .	10	„	„	„	„
88	Weißer Zucker .	50	Kong Chang Tong	„	Kong Chang Tong	„
89	„ .	413	„	„	„	„
90	„ .	258	„	„	„	„
91	Zink	10	„	„	„	„
92	Kupferplatten .	2	„	„	„	„
93	Argentanplatten .	10	„	„	„	„
94	Sweetmeats . .	20	„	„	„	„
95	Blei	150	„	„	„	„
96	Kandiszucker . .	60	„	„	„	„
97	Blei	50	Hon Chan Ching	„	Hon Chan Ching	„
98	Kandiszucker . .	50	„	„	„	„
99	Blei	50	Tong Foung Tai	„	Tong Foung Tai	„
100	Arsenik	15	„	„	„	„
101	Weißer Zucker .	204	Hon Shan Ching	„	Hon Shan Ching	„
102	„ .	121	Kong Chang Tong	„	Kong Chang Tong	„
103	Cognac	50	Kaiping Chang	„	Order	„
104	Gin	5	„	„	„	„
105	Eßgeschirr . .	5	„	„	„	„
106	Wurst	1	„	„	„	„
107	Zigaretten . . .	1	„	„	„	„
108	Schwarzer Tee .	20	Yuen Chan Kung	„	Yuen Chan Kung	„
109	Weißer Zucker .	60	„	„	„	„
110	„ .	342	„	„	„	„
111	„ .	50	„	„	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
112	Weißer Zucker .	50	Yuen Chan Kung	Shanghai	Yuen Chan Kung	Niutschwang
113	Kandiszucker . .	60	„	„	„	„
114	„ . .	100	„	„	„	„
115	Alte Eisenbahnnägel . . .	139	Yuen Tack Yue	„	Yuen Tack Yue	„
116	Alte Wagenreifen	103	„	„	„	„
117	Eisenstäbe . . .	210	„	„	„	„
118	Weißer Zucker .	60	„	„	„	„
119	Kupfertöpfe . .	5	Fung Shun Yung	„	Fung Shun Yung	„
120	Alte Schienenlaschen . . .	121	„	„	„	„
121	Alte Eisenbarren	235	„	„	„	„
122	Papier	30	„	„	„	„
123	Alte Reissäcke .	68	Yu Chan Wo	„	Yu Chan Wo	„
124	Zucker	200	„	„	„	„
125	„	100	Yuen Fah Hua	„	Yuen Fah Hua	„
126	Asahi Bier . .	100	Kwang Shun	„	Kwang Shun	„
127	„ . .	100	„	„	„	„
128	Schwarzer Tee .	30	„	„	„	„
129	Eingem. Orangen	5	„	„	„	„
130	Alte Reissäcke .	12	Tack Wo Cheong	„	Tack Wo Cheong	„
131	Sesamöl . . .	5	„	„	„	„
132	Argentanplatten .	2	Wai Fah Hua	„	Wai Fah Hua	„
133	Kandiszucker . .	100	Yung Hsing Chong	„	Yung Hsing Chong	„
134	Weißer Zucker .	200	„	„	„	„
135	„ .	65	„	„	„	„
136	Schwarzer Tee .	30	Tun Chong Yu	„	Tun Chong Yu	„
137	Branntwein . .	10	„	„	„	„
138	Asahi Bier . .	75	„	„	„	„
139	„ . .	25	Ku Foung Tai	„	Ku Foung Tai	„
140	Vermouth . . .	13	Kai Ping Chang	„	G. Rapanaki	„
141	Marmelade . .	2	„	„	„	„
142	Bier	10	„	„	„	„
143	Ges. Rindfleisch	3	„	„	„	„
144	Champagner . .	20	„	„	„	„
145	Old Tom Gin .	10	„	„	„	„
146	Mexik. Dollars .	5	Yuen Ching Dah	„	Yuen Shing Dah	„
147	„ .	5	Yü Shing Yun	„	Yü Shing Yun	„
148	„ .	20	„	„	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
149	Kl. Silbergeld .	25	Yue Yun	Shanghai	Yue Yun	Niutschwang
150	„ .	5	Tack Cheang Yuen	„	Tack Cheang Yuen	„
151	„ .	17	Yu Sheng Chang	„	Yu Sheng Chang	„
152	Graues Bombay-Baumwollengarn	10	Yuen Fah Hua	„	Yuen Fah Hua	„
153	Graue amer. Bettdecken . . .	50	Yu Sheng Chang	„	Yu Sheng Chang	„
154	Graues Bombay-Baumwollengarn	20	„	„	„	„
155	Graue amer. Bettdecken . . .	100	„	„	„	„
156	Graues Bombay-Baumwollengarn	25	„	„	„	„
157	Graue amer. Bettdecken . . .	15	Dah Shing Ting	„	Dah Shing Ting	„
158	„ . . .	10	„	„	„	„
159	Graues Bombay-Baumwollengarn	10	Chin Fah Foong	„	Chin Fah Foong	„
160	Graues Bombay-Baumwollengarn	10	Chin Fah Foong	„	Chin Fah Foong	„
161	„ . . .	25	„	„	„	„
162	Graue amer. Bettdecken . . .	20	Tong Shun Shing	„	Tong Shun Shing	„
163	„ . . .	25	Tong Fah Ha	„	Tong Fah Ha	„
164	„ . . .	20	Whai Chong Loong	„	Whai Chong Loong	„
165	Graues japan. Baumwollengarn	10	„	„	„	„
166	Graue amer. Bettdecken . . .	50	Loong Hing Yuen	„	Loong Hing Yuen	„
167	„ . . .	50	Sin Chang Yu	„	Sin Chang Yu	„
168	Reis	210	Tack Tai Hsing	„	Tack Tai Hsing	„
169	Branntwein . .	31	Kai Ping Chiang	„	Order	„
170	Rum	9	„	„	„	„
171	Gin	4	„	„	„	„
172	Butter	1	„	„	„	„
173	Heringe . . .	1	„	„	„	„
174	Obst	2	„	„	„	„
175	Marmelade . .	1	„	„	„	„
176	Rahm	4	„	„	„	„
177	Sardinen . . .	3	„	„	„	„
178	Lachs	4	„	„	„	„
179	Bier	15	„	„	„	„
180	ges. Rindfleisch .	1	„	„	„	„
181	Seife	2	„	„	„	„
182	Heringe . . .	5	„	„	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Lade-ort	Empfänger	Bestimmungsort
183	Bier	5	Kai Ping Chang	Shanghai	Order	Niutschwang
184	Obst	20	Hi Ta Cheong	„	Hi Ta Cheong	„
185	Ananas	50	„	„	„	„
186	Biskuits . . .	1	„	„	„	„
187	Margarine . . .	5	„	„	„	„
188	Ges. Rindfleisch.	20	„	„	„	„
189	Marmelade . .	5	„	„	„	„
190	Nanking Stoffe .	135	Ha Chin Ching	„	Ha Chin Ching	„
191	„ .	90	Loong Fa Ha	„	Loong Fa Ha	„
192	„ .	45	„	„	„	„
193	„ .	50	Am Cheong	„	Am Cheong	„
194	„ .	82	Tong Fah Ha	„	Tong Fah Ha	„
195	„ .	50	Chi Chi	„	Ming Ki Chow	„
196	„ .	30	Hong Fah Ha	„	Hong Fah Ha	„
197	„ .	78	„	„	„	„
198	„ .	20	Tong Fah Ha	„	Tong Fah Ha	„
199	Tee	50	Yun Shing Shan	„	Hing Moh Chang	„
200	„	50	„	„	„	„
231	Branntwein . .	50	Shang Fah Yun	„	Order	„
232	Bier	10	Li Pa Hun	„	Hing Fah Shang	„
233	„	20	„	„	„	„
234	„	20	„	„	„	„
235	„	10	„	„	„	„
236	Reis	300	„	„	„	„
237	„	293	„	„	„	„
238	„	476	„	„	„	„
239	„	382	„	„	„	„
240	Weizen	373	„	„	„	„
241	Agar-Agar . . .	6	„	„	„	„
242	Ananas	45	„	„	„	„
257	Frischer Ingwer .	80	Kai Ping Chiang	„	Inhaber	Tientsin
258	„ .	75	„	„	„	„
259	„ .	65	„	„	„	„
260	„ .	65	„	„	„	„
261	„ .	60	„	„	„	„
262	„ .	65	„	„	„	„
263	„ .	110	„	„	„	„
264	GestreifteGewebe	2	Chang Fah Yun	„	„	„
265	Italienisch. Baumwollenzeug .	4	„	„	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Lade-ort	Empfänger	Bestimmungsort
266	Satin	1	Chang Fah Yun	Shanghai	Inhaber	Tientsin
267	Italienisch. Baumwollenzeug .	4	„	„	„	„
268	Graues Bombay-Baumwollengarn	20	„	„	„	„
269	Japanisch. Baumwollengarn . .	10	„	„	„	„
270	Englisches Baumwollengarn . .	5	„	„	„	„
271	Baumwollengarn .	38	„	„	„	„
272	Graue amer. Bettdecken . . .	30	„	„	„	„
273	Italienisch. Baumwollenzeug .	1	„	„	„	„
274	Graues amerikan. Baumwollenzeug	50	„	„	„	„
275	Baumwollentuch .	1	„	„	„	„
276	Graues Bombay-Baumwollengarn	15	„	„	„	„
277	Holländisches Baumwollenzeug	10	„	„	„	„
278	Graue englische Hemden . .	2	„	„	„	„
279	Graues Bombay-Baumwollengarn	25	„	„	„	„
280	Weiße englische Hemden . .	5	„	„	„	„
281	Europ. Tuch . .	1	„	„	„	„
282	„ . .	1	„	„	„	„
283	„ . .	1	„	„	„	„
284	Gestreift. Hemden	2	„	„	„	„
285	Graues Bombay-Baumwollengarn	1	„	„	„	„
286	Europ. Tuch . .	1	„	„	„	„
287	„ . .	1	„	„	„	„
288	Italienisch. Baumwollenzeug .	2	„	„	„	„
289	Seidenstoff . .	1	„	„	„	„
290	Leinen	8	„	„	„	„
291	Drogen u. anderes	1	„	„	„	„
292	Tomaten . . .	4	„	„	„	„
293	Tee	360	„	„	„	„
298	Alte Wagenreifen	191	Kai Ping Chiang	„	Kai Ping Chiang	Chinwantao
299	Tee	73	„	„	„	„
300	Papierfächer . .	1	„	„	„	„
301	Chines. Bücher .	6	„	„	„	„
302	Kerzen	1	„	„	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
303	Federhalter . .	20	Kai Ping Chiang	Shanghai	Kai Ping Chiang	Chinwantao
304	Pillen	1	„	„	„	„
305	Scheren . . .	1	„	„	„	„
306	Satinschuhe . .	1	„	„	„	„
307	Zeugschuhe . .	1	„	„	„	„
308	Satinschuhe . .	1	„	„	„	„
309	Kerzen	1	„	„	„	„
310	Nanking-Stoffe .	2	„	„	„	„
311	Japan. Papier . .	2	„	„	„	„
312	Graues japanisch. Baumwollengarn	25	Chang Fah Yun	„	Inhaber	„
313	Graues Bombay-Baumwollengarn	5	„	„	„	„
314	„	10	„	„	„	„
315	Japanisch. Baumwollengarn . .	10	„	„	„	„
316	Bombay-Baumwollengarn . .	15	„	„	„	„
317	Graue amer. Bettdecken . . .	5	„	„	„	„
318	Graues japanisch. Baumwollengarn	5	„	„	„	„
319	Bombay-Baumwollengarn . .	10	„	„	„	„
320	„ . .	15	„	„	„	„
321	Japanisch. Baumwollengarn . .	75	„	„	„	„
322	Bombay-Baumwollengarn . .	30	„	„	„	„
323	„ . .	25	„	„	„	„
324	Japanisch. Baumwollengarn . .	25	„	„	„	„
325	„ . .	10	„	„	„	„
326	Bombay-Baumwollengarn . .	15	„	„	„	„
327	Calico	1	„	„	„	„
328	Graues japanisch. Baumwollengarn	10	„	„	„	„
329	„	3	„	„	„	„
330	„	10	„	„	„	„
331	Jap. Baumwollenzeug u. Seidensatin	1	„	„	„	„
332	Bombay-Baumwollenzeug .	1	„	„	„	„
333	Graues Bombay-Baumwollengarn	25	„	„	„	„
334	Japanisch. Baumwollengarn . .	10	„	„	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke (Kolli)	Absender	Lade-ort	Emp-fänger	Bestim-mungsort
335	Bombay-Baumwollengarn . .	10	Chang Fah Yun	Shanghai	Inhaber	Chinwantao
336	„ . .	12	„	„	„	„
337	„ . .	15	„	„	„	„
338	„ . .	13	„	„	„	„
339	Graue engl. Bettdecken . . .	1	„	„	„	„
340	Bombay Baumwollengarn . .	17	„	„	„	„
341	Graue amerikan. Bettdecken . .	15	„	„	„	„
342	Weisse englische Hemden. . .	3	„	„	„	„
343	Graue amerikan. Hemden. . .	10	„	„	„	„
344	Italienisch. Baumwollenzeug. .	2	„	„	„	„
345	Baumwollentuch.	1	„	„	„	„
346	Graues Bombay Baumwollengarn	30	„	„	„	„
347	Italienisch. Baumwollenzeug. .	2	„	„	„	„
348	Graues Bombay-Baumwollengarn	18	„	„	„	„
349	Italienisch. Baumwollenzeug. .	2	„	„	„	„
350	Graues Bombay Baumwollengarn	25	„	„	„	„
351	„	35	„	„	„	„
352	„	10	„	„	„	„
353	„	15	„	„	„	„
354	„	45	„	„	„	„
355	„	35	„	„	„	„
356	„	12	„	„	„	„
357	Japan. do.. . .	20	„	„	„	„
358	„ . . .	8	„	„	„	„
359	Papier	2	„	„	„	„
360	Seife.	10	„	„	„	„
361	Tuch	1	„	„	„	„
362	Indigo u. sonstige Farbstoffe . .	5	„	„	„	„
363	Zigaretten . . .	35	„	„	„	„

Reklamanten: Täng Ming Chien, Geschäftsführer der Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun in Shanghai, Kiangsi Road Nr. 94; die chinesischen Staatsangehörigen Kwang Shun, Yuen Ching Dah, Tun Chong Yu, Yung Hsing Chong, Tong Foung Tai, Ku Foung Tai, Kong Chang Tong, Hon Shan Ching, Wai Fah Hua, Yuen Chan Kung, Yu Chan Wo, Fung Shun Yung, Yuen Fang, Hi Ta Cheong, Yuen Fah Hoa, Loong Hing Yuen, Sin Chang Yu, Ha Chi Ching, Am Cheong, Tong Fag Ha, Hong Fa Ha, Dah Shing Ting, Yue Fah Yuen, Zui Chong, Pow Yuen Ta, Wan Cheang Ta, Whai Chong Loong, Loong Fa Ha, Tack Tai Hsing, Chi Chi, Tack Wao Cheong, Chin Ta Foong, Tack Cheang Yuen, Fa Yuen Ho, Tong Shun Shing, Yuen Tack Yue, Nan Shun Ta, Tack Cheong Yong, Yue Ta Shing, Tong Shing Yo, Yong Dong Wo und Teng Sang Shing sämtlich wohnhaft in Shanghai; der griechische Staatsangehörige G. Rapanaki und türkische Staatsangehörige A. Y. Levinson.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Hsi-Ping", welcher am 14. Juli 1904 auf 37° 34' n. Br. und 122° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfer „Hsi-Ping" befindlichen, in dem dem Urteil beigefügten Verzeichnis unter Nummer 23 bis 84, 88 bis 156, 168 bis 189, 199, 200, 230, 232 bis 242, 257 bis 293 und 298 bis 363 bezeichneten und auf Freigabe der unter Nummer 85 bis 87, 157 bis 167, 190 bis 198 bezeichneten Güter erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Rechtsanwälte Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki als Prozeßvertreter von Täng Ming Chien und 44 anderer Reklamanten die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung der Vertreter der Reklamation Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki und deren Begründung sind folgende:

Von den Reklamanten betreibe der chinesische Kaufmann Täng Ming Chien mit den beiden ihm gehörigen Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun ein Transportgeschäft. Die übrigen 44 Reklamanten seien alle Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Güter. Wie aus Beweisstück A 4 hervorgehe, gehörten die aufgebrachten

Güter freilich nicht dem Täng Ming Chien, sondern den anderen Kaufleuten, und Täng Ming Chien habe lediglich ihren Transport übernommen. Da er aber im Falle der Einziehung Schaden erleiden müsse, so habe er zusammen mit den Eigentümern eine Reklamationsschrift eingereicht und die Freigabe aller Güter beantragt.

Nun seien unter den zur Verhandlung stehenden Gütern zwei ganz getrennte Arten vorhanden. Die einen seien nach Niutschwang bestimmt, die anderen nach Tientsin und Chinwantao. Die ersteren seien wieder in zwei Gruppen zu teilen: 1. Güter, welche der Ziffer 1 der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904, betreffend die Kriegskonterbande im japanisch-russischen Kriege, entsprächen; 2. Güter, welche unter Ziffer 2 dieser Instruktion fielen.

Unter Ziffer 1 falle nur eine einzige Ware, nämlich Blei. In dieser Instruktion sei Blei indes nur in Klammer hinter „Waffen, Munition, Explosivstoffe und deren Materialien" aufgeführt, so daß es nicht absolut als Konterbande angesehen werden könne. Vielmehr sei die richtige Auslegung die, daß es nur als Konterbande gelte, wenn es als Material für Waffen und Munition dienen solle. Als Waffe werde Blei heutzutage außerordentlich wenig verwandt. Diese Eigenschaft trete vielmehr erst hervor, wenn es mit anderen Metallen gemischt werde. Dazu sei aber das Bestehen geeigneter Fabriken nötig, und in Niutschwang seien solche nicht vorhanden, so daß das Blei nicht als Material für Waffen gelten könne. Außerdem sei die Einfuhr von Blei nach Niutschwang in Friedenszeiten groß und habe, wie aus Beweisstück A 6, einer chinesischen Zollstatistik, hervorgehe, im Jahre 1903 42 864 Taels, im Jahre 1903 20 758 Taels betragen. Daraus könne man entnehmen, wie groß der Friedensbedarf der Chinesen für Blei sei. Wenn aber das gegenwärtig zur Einfuhr bestimmt gewesene Blei nicht zum Kriegsgebrauch der Truppen haben dienen sollen, so liege kein Grund für seine Einziehung vor.

Die Arten der Güter, welche unter 2 fielen, seien freilich sehr zahlreich; in der Hauptsache handele es sich aber um Reis, Weizenmehl, Tee, Zucker, Bauholz und Silbergeld. Diese seien Konterbande nur, wenn sie für die Armee oder Marine bestimmt seien oder angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden sollten. Da aber die Güter von verschiedenen einzelnen Kaufleuten einem Transportgeschäft zur Beförderung übergeben und diese Kaufleute selbst die Empfänger seien, so seien sie nicht für die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen.

Das lasse sich auch aus dem Urteil über den Dampfer „Hsi-Ping" entnehmen. [7])

---

[7]) VI. 18a.

Was des weiteren die Frage angehe, ob sie für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine hätten geliefert werden sollen, so beförderten die Ladungseigentümer und Reeder gewöhnlich solche Güter als Handelswaren nach Niutschwang und betrieben dieses Geschäft schon seit lange. Da zu der fraglichen Zeit gerade Krieg bestanden habe, so hätten die Reklamanten, um sicher zu sein, daß sie die Pflichten neutraler Staatsangehöriger nicht verletzten, sich nachdrücklich bei der chinesichen Zollbehörde erkundigt und, wie aus dem Beweisstück A 1 hervorgehe, die Antwort erhalten, daß Reis, Weizenmehl, Zucker, Petroleum und Silbergeld keine Konterbande seien, wenn sie nicht zum Gebrauch der kriegführenden Mächte geliefert werden sollten. Erst danach seien die Güter versandt worden. Wenn die Eigentümer den Zweck verfolgt hätten, sie zum Gebrauch einer der kriegführenden Mächte zu liefern, so liege kein Grund vor, weshalb sie eine derartige Anfrage hätten machen und sich eine derartige Auskunft hätten geben lassen sollen.

Wie aus Beweisstück A 6 ersichtlich, sei in Niutschwang gewöhnlich sehr große Nachfrage nach solchen Gütern und die Einfuhr von Shanghai und anderen Plätzen entspreche einem allgemeinen Bedürfnis.

Da ferner die verschiedenen Ladungseigentümer in Niutschwang Haupt- und Zweiggeschäfte besäßen, so hätten sie die Güter, wie aus den Beweisstücken A 2 bis 4 hervorgehe, als Handelsobjekte dorthin befördern lassen. In Anbetracht dessen, daß sie Waren gleicher Art schon mehrere Jahrzehnte lang eingeführt hätten und die Zahl der Güter auch gering sei, so sei es eine unbillige Härte, anzunehmen, daß sie zum Gebrauch des Feindes geliefert werden sollten.

Nach den Ladescheinen zu urteilen, gehörten die meisten der zur Verhandlung stehenden Güter Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun, und das könne zu dem Verdacht Anlaß geben, daß so viele Güter, welche von derselben Firma befördert wurden, zum Gebrauch der feindlichen Truppen geliefert werden sollten. Da aber der Chef der genannten Firma, Täng Ming Chien, ein Transportgeschäft betreibe, so seien die Güter nur unter seinem Namen verladen worden und es werde durch die Beweisstücke A 2 bis 4 dargetan, daß sie Kaufleuten verschiedener Plätze gehörten. Nach alter kaufmännischer Handelsusance in Shanghai übergäben Kaufleute, welche ihre Güter nach einem anderen Hafen verschicken wollten, diese meistens gänzlich einem Transportgeschäft. Leute wie Täng Ming Chien zahlten jährlich mehrere hunderttausend Taels Fracht an die Reeder und in den letzten zehn Jahren seien an Fracht über 4 Millionen Taels von ihm bezahlt worden. Wenn man dies erwäge, so könne man daraufhin, daß die meisten Güter auf den Namen Täng Ming Chiens stünden, nicht schließen, daß sie Konterbande seien.

Wenn auch einige von den aufgebrachten Güterarten sich in der

Zollstatistik nicht fänden, so sei der Grund der, daß kleine Mengen von Lebensmitteln zum Gebrauch in Speisewirtschaften oder von gewöhnlichen Konsumenten nicht besonders in der Zollstatistik eingetragen, sondern alle zusammen in die Rubrik „Verschiedene Waren" eingestellt seien. Wenn auch ferner einige der zur Verhandlung stehenden Güter mit den bisherigen Einfuhrgütern der Statistik, was ihre Farbe oder ihre Herkunft angehe, nicht übereinstimmten, so seien doch diejenigen, welche bezüglich der Warengattung nicht übereinstimmten, nur sehr wenige.

Bezüglich der nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter sei zu bemerken, daß diese Plätze absolut neutrale Häfen seien und zu dem Krieg keine Beziehung hätten. Daher seien die dorthin bestimmten Güter keine Konterbande, und die Verhängung der Konfiskation seitens der ersten Instanz mit der Begründung, daß sie Konterbandeeigentümern gehörten, sei falsch und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer, von dem der § 43 der Seeprisenordnung in den Worten

> „Kriegskonterbandegüter und die dem Eigentümer derselben gehörigen Güter werden eingezogen"

spreche, bedeute den Eigentümer absoluter Kriegskonterbande und bezeichne nicht den Eigentümer sogenannter bedingter Konterbande. Denn die Einziehung von Nichtkonterbandegütern, welche einem Eigentümer von Konterbande gehörten, sei die Strafe für den Transport der Konterbandegüter. Im Falle eines Transports absoluter Konterbande könne freilich vermutet werden, daß der Eigentümer derselben einer der kriegführenden Parteien habe nützen wollen. Aber bei bedingter Konterbande ruhe die Entscheidung über die Frage, ob die Güter Konterbande seien oder nicht, einzig bei dem betroffenen Staat, so daß also die gleiche Vermutung hier nicht ohne weiteres Platz greife und ein Grund zur Bestrafung nicht bestehe.

2. Wie schon oben ausgeführt, reklamiere Täng Ming Chien, weil er den Transport übernommen gehabt habe. Daß in den Konnossementen und anderen Papieren Täng Ming Chiens Firma verzeichnet sei, beruhe auf einem Handelsbrauch in Shanghai, und daß außer ihm Eigentümer da seien, werde durch das Beweisstück A dargetan. Das Gericht erster Instanz habe diesen Beweis aber außer Acht gelassen und angenommen, daß die auf den Papieren erscheinenden Namen der Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun die Eigentümer der Güter andeuteten. So sei es dahin gekommen, daß das Gericht Nichtkonterbandegüter, welche Personen gehörten, die nicht Eigentümer von Konterbande seien, mit in seine Strafe hineingezogen habe.

Was Zink, Kupfer und Argentanplatten angehe, so möge es Fälle

geben, wo sie in dem vorhandenen Zustand Material für Waffen, Munition, für den Bau und die Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen abgäben. Aber es gebe auch Fälle, wo sie nach der Art ihrer Form durchaus nicht zu derartigem Gebrauch dienen könnten; und man könne nicht sagen, daß Güter, welche schließlich nach vielen Bearbeitungen die Fähigkeit solcher Verwendung erreichen könnten, ihrer Natur nach unbedingt Material für Waffen darstellten. Man müsse daher zur Rechtfertigung der Annahme, daß solche Güter Material für Waffen seien, nach ihrer Menge oder Form usw. klarstellen, daß sie ohne weiteres zu diesem Zweck geliefert werden sollten. Die Reklamanten seien der Ansicht, daß die genannten Güter freilich, wenn sie nach Menge und Form sogleich zum Gebrauch für Waffen usw. dienen könnten, absolute Kriegskonterbande seien; daß sie aber, wenn erst durch viele Bearbeitung ihre Form und Natur geändert werden müsse, damit sie als Material für Waffen usw. dienen könnten, keine Kriegskonterbande seien.

Wie schon dargetan, erführen die zur Verhandlung stehenden Waren eine große Einfuhr, sie würden auf friedliche Nachfrage geliefert und seien kein Material für Waffen. Auch seien sie nicht in dem Zustand, um als solches Material dienen zu können und gehörten daher, wie erwähnt, unter die Nichtkonterbandegüter.

Um darzutun, daß die vorhandene Ware ohne weiteres als Material für Waffen dienen solle, sei es nötig, ihre Menge und Form klarzustellen, und, um ihre Einziehung zu verfügen, müßten die Gründe, weshalb sie solches Material seien, dargestellt werden. Das Gericht erster Instanz habe aber die genannten Güter, ohne irgendwelchen Unterschied zu machen, als absolute Kriegskonterbande angesehen. Dem könnten sich die Reklamanten nicht unterwerfen.

Die eisernen Wagenreifen, die Stücke von Eisenstäben, die alten Eisenklumpen möchten wohl indirekt zur Herstellung von Waffen, Munition, Kriegs- und anderen Schiffen dienen können. Sie seien aber noch nicht ohne weiteres Material dafür. Wenn man diese Güter als indirekt für solche Zwecke dienlich ansehe, dann müsse auch Bauholz, Öl, Papier, überhaupt alles als derartiges Material gelten. Daher sei auch der Auffassung, daß derartiges indirektes Material absolute Konterbande sei, nicht beizupflichten.

In dem Urteil erster Instanz werde ausgeführt,

> was die unter der für Niutschwang bestimmten Ladung befindlichen Lebensmittel und Getränke wie Weizenmehl, Spirituosen und Ananas angehe, so seien sie alle Artikel, wie sie bei Europäern und Amerikanern in Nachfrage stünden. Zur fraglichen Zeit sei aber die Zahl der in Niutschwang ansässigen gewöhnlichen Europäer und Amerikaner außerordentlich gering gewesen. Es sei daher ganz klar, daß

derartig große Mengen von Lebensmitteln und Getränken zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollten.

Wenn es auch nicht zu bestreiten sei, daß die Zahl der dort lebenden Europäer und Amerikaner nur gering und die der dort lagernden russischen Truppen sehr groß sei, so stünden doch Weizenmehl und Spirituosen nicht nur bei Europäern und Amerikanern in Nachfrage, sondern kämen auch bei den Chinesen zur Verwendung. Daß Spirituosen und Weizenmehl, welches als Material zur Herstellung von Kuchen diene, alljährlich in großer Menge eingeführt worden sei, sei bereits nachgewiesen worden.

Reis ferner komme für Europäer und Amerikaner nicht in Frage, sei vielmehr ein Lebensbedürfnis für die Chinesen. Wenn daher der Reis aus demselben Grunde wie Weizenmehl und Spirituosen als für den Gebrauch des Feindes bestimmt zur Einziehung verurteilt worden sei, so müsse man sagen, daß dies mit der ausgeführten Begründung nicht zusammenpasse.

Daß Geld zum Krieg nötig sei, sei unzweifelhaft klar. Es sei aber fraglich, wie der Eigentümer des Geldes dasselbe den russischen Truppen habe liefern sollen; und man könne wohl sagen, daß er fast kein Mittel habe, dasselbe zu liefern. Bei einem russischen Eigentümer liege allenfalls die Möglichkeit, es zu liefern, vor; für einen Ausländer sei es aber klar, daß er nicht besonders Geld einführen werde, um es den russischen Truppen zu übergeben. Wenn es aber Leute gegeben hätte, welche Geld für den Gebrauch der russischen Truppen hätten liefern wollen, so würde es unsinnig sein, wenn sie dafür nicht einen entsprechenden Gegenwert fordern sollten. Die russischen Truppen hätten aber zur Zeit keine Güter besessen, durch deren Verkauf sie sich Geld hätten verschaffen können.

Wenn ferner auch bei den russischen Truppen Bedarf für chinesische Arbeit vorhanden sein möge, so sei doch kaum anzunehmen, daß die Russen für die Chinesen arbeiten würden.

Es sei demnach klar, daß in keinem Falle das Geld zum Gebrauch der russischen Truppen habe geliefert werden sollen, und es sei daher unbillig, zu entscheiden, daß dasselbe zum Gebrauch des Feindes habe dienen sollen.

Wozu die feindlichen Truppen alte Eisenbahnnägel und Bauholz brauchten, sei nicht ersichtlich. Bauholz könne allenfalls zum Truppengebrauch dienen. Alte Eisenbahnnägel würden dagegen niemals zum Eisenbahnbau verwandt. Es sei daher kaum möglich, sich vorzustellen, wozu diese im Krieg dienen sollten.

Einen Teil der Nichtkonterbandegüter habe das Urteil erster Instanz mit der Begründung, daß sie Eigentümern von Konterbande gehörten, eingezogen. Da aber, wie dargetan, der größte Teil dieser als Konter-

bande bezeichneten Güter keine Konterbande sei, so müsse die Entscheidung anders ausfallen. Es scheine, als ob das Urteil erster Instanz die nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter ungeachtet der Warengattung als Nichtkonterbande ansehe. Trotzdem sei aber die Einziehung der hierunter befindlichen, den Eigentümern von Konterbande gehörigen Güter verfügt worden. Die Worte des § 43 der Seeprisenordnung[8]) „und die dem Eigentümer derselben gehörigen Güter bezögen sich auf Güter, die sich auf demselben Schiff befänden und nach demselben Ort bestimmt seien. Daher dürften Güter, welche nach anderen Häfen gingen, nicht eingezogen werden. Wenn man auch solche Güter einzuziehen beabsichtige, so ergebe sich das Resultat, daß auch auf einem anderen Schiff verladene Güter eingezogen werden müßten, wodurch den neutralen Staatsangehörigen schwerer Schaden erwachsen müsse.

In dem Artikel 72 des Handbuchs des englischen Prisenrechts[9]) heiße es, daß

> auch in Fällen, wo man wissen könne, daß die Güter in einem neutralen Hafen gelöscht würden, doch der Bestimmungsort der Güter als feindliches Gebiet angesehen würde;

ferner in der Strafbestimmung des Artikels 82:

> Zur Strafe für den Transport von absoluten Konterbandegütern würden gewöhnlich diese Güter und das Interesse ihres Eigentümers an der übrigen Ladung eingezogen.

Diesem scheine der Inhalt des Urteils erster Instanz zu ähneln. Indes beziehe sich diese Bestimmung des englischen Rechts darauf, daß auch neutrale Zwischenhäfen als Feindesgebiet anzusehen seien. In der vorliegenden Sache sei aber eine solche Tatsache nicht nur nicht angenommen, sondern es fehle auch an einer Bestimmung, welche eine solche Annahme vorschreibe.

Ferner sehe das englische Recht die Strafe des Verlustes des Interesses an dem übrigen Teil der Ladung für den Fall von absoluter Konterbande vor. In dem vorliegenden Falle wolle man dagegen die gleiche Strafe bei Einziehung von nicht absoluter Konterbande eintreten lassen.

Täng Ming Chien sei nicht Ladungseigentümer; es sei daher

---

[8]) V.

[9]) Artikel 72 des Manual of Naval Prize sagt: The destination of the vessel is conclusive as to the destination of the Goods on board. If, therefore, the destination of the Vessel be Hostile, then the destination of the Goods on board should be considered Hostile also, notwithstanding it may appear from the papers or otherwise that the Goods themselves are not intended for the Hostile port, but are intended either to be forwarded beyond it to an ulterior Neutral destination, or to be deposited at an intermediate Neutral port.

schon ausgeführt worden, daß die nach Tientsin oder Chinwantao gehenden Güter nicht als im Eigentum von Konterbandeeigentümern stehend bezeichnet werden könnten. Selbst aber einmal angenommen, er sei Eigentümer der unter Nr. 103 des Verzeichnisses aufgeführten Güter, so sei doch Cognac weder absolute, noch auch, wie schon dargetan, bedingte Konterbande. Wie man es auch ansehe, könnten die nach Tientsin und Chinwantao gehenden Güter nicht eingezogen werden.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz, soweit es nicht auf Freisprechung von Ladungsstücken der „Hsi-Ping" erkenne, und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe aller für eingezogen erklärten Güter beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

1. Zur Zeit, als die zur Verhandlung stehende Ladung befördert worden sei, sei Niutschwang nicht nur von den russischen Truppen besetzt, sondern auch ein wichtiger Etappenort für dieselben gewesen. Die unter der Ladung befindlichen Lebensmittel und Getränke entsprächen alle den Bedürfnissen von Europäern und Amerikanern. In Niutschwang hätten nun russische Truppen in großer Zahl gelegen, wogegen gewöhnliche Europäer und Amerikaner nur sehr wenige vorhanden gewesen seien. Es sei daher ohne viel Worte klar, daß diese Güter sofort nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der feindlichen Truppen gedient haben würden.

Infolge der andauernden Niederlagen der Russen zu Wasser und zu Lande habe das in Niutschwang und in der Mandschurei verwandte Kriegs-Papiergeld stark an Kredit verloren, so daß, um dem täglichen Kriegsbedarf zu entsprechen, kleines chinesisches Silbergeld auf das dringendste benötigt worden sei. Daraufhin sei zweifellos auch das zur Verhandlung stehende Geld nach dem Etappenort Niutschwang geschickt worden, um dort nach Ankunft sogleich zum Gebrauch der feindlichen Truppen zu dienen.

Auch Bauholz, alte Eisenbahnnägel usw. seien Artikel, deren die russische Kriegsführung im höchsten Maße bedurft habe, so daß vermutet werden müsse, daß auch diese Güter, wenn sie nach Niutschwang gelangt wären, den feindlichen Truppen geliefert worden wären.

Es sei daher zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz auf Grund der oben angegebenen Tatsachen und Gründe angenommen habe, daß diese Güter der Ziffer 1 der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 entsprächen, und auf Grund der völkerrechtlichen Prinzipien und der Bestimmungen der japanischen Seeprisenordnung auf Einziehung derselben entschieden habe.

2. Nach den Prinzipien des Völkerrechts und den Bestimmungen

der japanischen Seeprisenordnung könne zur Strafe des Transports von Konterbandegütern dem Eigentümer solcher gehörige Nichtkonterbande eingezogen werden:

a) Wenn sie mit der Konterbande auf demselben Schiff sei;

b) wenn sie nach demselben Bestimmungsort ginge, wie die Konterbande.

Wenn diese beiden Bedingungen erfüllt seien, so sei die Frage, ob die Konterbande absolute sei oder nicht, belanglos.[10]) Das Gericht erster Instanz habe daher auf Grund der oben angegebenen Tatsachen und Gründe zu Recht die Einziehung der, Konterbandeeigentümern gehörigen, Nichtkonterbande verfügt.

3. Eine große Menge derjenigen zur Verhandlung stehenden Güter, welche nach eigener Aussage von dem Reklamanten Täng Ming Chien zum Transport übernommen seien, sei unter anderen Namen als denen der Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun, welche dem genannten Reklamanten gehörten, versandt worden. Wenn man annehme, daß nach den Gebräuchen in Shanghai Güter unter dem Namen des Frachtunternehmers versandt würden, so hätten die Güter, deren Transport Täng Ming Chien übernommen habe, alle in gleicher Weise versandt werden müssen. Da dem aber nicht so sei, so könne die Behauptung bezüglich der Gebräuche in Shanghai usw. keinen Glauben finden, und es sei billig, anzunehmen, daß die unter dem Namen Täng Ming Chien's versandten Güter, deren Empfänger überdies „auf Order" laute, alle in Täng Ming Chien's Eigentum stünden.

4. Es gebe freilich völkerrechtliche Präcedenzen, wo Nichtkonterbande, welche einem Konterbandeeigentümer gehöre, mit dieser zusammen eingezogen worden sei. Die Nichtkonterbande habe aber nicht wie die Konterbande, dadurch, daß sie nach dem Feinde befördert werde, einen besonderen Wert für die kriegerischen Operationen. Wenn sie trotzdem zusammen mit der Konterbande eingezogen werde, so sei das lediglich eine Art der Bestrafung des Konterbandetransports. Deshalb bestehe der Grundsatz, daß für die Ausübung dieser Strafe sehr strenge Voraussetzungen vorhanden sein müßten. Um Nichtkonterbandegüter mit Konterbande zusammen einziehen zu können, sei folgendes erforderlich:

a) Sie müßten einem Eigentümer von Konterbande gehören;

b) sie müßten mit der Konterbande auf demselben Schiff verladen sein;

---

[10]) So § 43 der japanischen Seeprisenordnung. Anders art. 82 des englischen Manual of Naval Prize Law: The penalty for carrying goods absolutely Contraband is, in general, the confiscation of such Goods and also of any interest which the owner of such Goods may have in the rest of the Cargo.

c) sie müßten denselben Bestimmungsort, d. h. denselben Ankunftsort haben, wie die Konterbandegüter.

Wenn man den Tatbestand des gegenwärtigen Falles prüfe, so gehörten die in Streit befangenen Nichtkonterbandegüter Eigentümern von Konterbande und seien auch mit dieser zusammen auf der „Hsi-Ping" verschifft worden, so daß freilich zwei der oben beschriebenen Bedingungen erfüllt seien. Der Bestimmungs- oder Ankunftsort der beiden sei dagegen durchaus verschieden. Die Nichtkonterbandegüter seien nach den neutralen Plätzen Tientsin und Chinwantao bestimmt. Der Bestimmungsort der Konterbande sei dagegen Niutschwang. Da die beiden also verschieden seien, so sei die dritte Voraussetzung nicht erfüllt. Das Gericht erster Instanz habe offensichtlich die Verschiedenheit der beiden Bestimmungsorte anerkannt, habe aber trotzdem die Nichtkonterbande, welche nach einem anderen Bestimmungs- oder Ankunftsort habe gehen sollen, wie die Konterbande, eingezogen.

Eine Prüfung der Frage, welche Präcedenz dabei zu Grunde gelegt sei, oder ob es einen derartigen Rechtssatz oder eine derartige Theorie gebe, welche befolgt werden müßten, ergebe folgendes. Es gebe freilich Präcedenzen für die Einziehung von Nichtkonterbandegütern auf Grund dessen, daß sie im selben Eigentum stünden wie Konterbandegüter. Aber diese Präcedenzen nähmen als Bestimmungsort der Ladung den Bestimmungsort des Schiffes an. So gebe es für den Fall, daß ein nach feindlichem Gebiet bestimmtes Schiff Ladung an Bord habe, welche nach einem auf seinem Kurs liegenden neutralen Zwischenhafen bestimmt sei, eine Präcedenz (Peterhoff. 1866. Oberster Gerichtshof von Amerika), wo auf Einziehung der Nichtkonterbande zusammen mit der Konterbande erkannt worden sei. Diese stütze sich auf die Theorie (Handbuch des englischen Prisenrechts), daß als Bestimmung für solche Ladung nicht der wirkliche neutrale Bestimmungsort, sondern der Ankunftshafen des Schiffes, also feindliches Gebiet anzusehen sei. Von einer Präcedenz, welche, wie das Gericht erster Instanz es tue, Nichtkonterbandegüter einziehe, welche freilich mit der Konterbande auf demselben Schiff sei, bezüglich derer aber das Gericht anerkenne, daß ihr Bestimmungsort und der Bestimmungsort der Konterbande verschieden sei, habe man bis jetzt noch nichts gehört.

Jemand möchte wohl behaupten, in der japanischen Seeprisenordnung[11]) heiße es im § 43:

> Kriegskonterbandegüter und die dem Eigentümer derselben gehörigen Güter werden eingezogen.

Der Fassung nach werde danach, ob der Bestimmungsort der Güter derselbe oder ein anderer sei, nicht gefragt. Danach müßten also Güter, wenn sie nur auf demselben Schiff verladen seien, eingezogen werden

---

[11]) V.

können. Demgegenüber sei indes zu sagen, daß die Bestimmung dieses Paragraphen in Verbindung mit den Bestimmungen der §§ 13, 14 und 15 anzuwenden sei. In den §§ 13 und 14 sei aber bestimmt, welche Güter Konterbande seien und in welchen Fällen. Daher könnten nur Güter, welche unter diese beiden Artikel paßten, als Kriegskonterbande bezeichnet werden. Was ferner den Bestimmungsort von Gütern wie in §§ 13 und 14 angehe, so brauche, da im § 15 gesagt werde, daß in der Regel der Bestimmungsort eines Schiffes als der Bestimmungsort seiner Ladung gelten solle, der Bestimmungsort einer Ladung nicht unbedingt der des Schiffes zu sein. Es kämen Fälle vor, wo der Bestimmungsort eines Schiffes in Feindesland, der seiner Ladung außerhalb des feindlichen Gebiets liege. Güter, welche nach den §§ 13 und 14 Konterbande seien, brauchten demnach ihren Bestimmungsort nicht unbedingt im Feindesland zu haben. In einem Falle, wo der Bestimmungsort der Ladung außerhalb des feindlichen Gebiets liege, könne man, wenn auch das Schiff, auf dem sie verladen sei, nach feindlichem Gebiet bestimmt sei, die Ladung nicht als Konterbande im Sinne der §§ 13 und 14 bezeichnen. Die Konterbandeeigenschaft von Gütern bestimme sich nach deren Art und den besonderen Verhältnissen ihres Bestimmungsorts. Wenn also die Verhältnisse des Schiffes, auf dem die Güter verladen seien, belanglos seien, so habe der § 43 offenbar den Sinn, daß nur solche Nichtkonterbandegüter zusammen mit Konterbande eingezogen werden könnten, welche nach demselben Bestimmungsort gingen. Wenn der Wortlaut des Paragraphen einen Unterschied nach den Bestimmungsorten nicht mache, so müsse das damit erklärt werden, daß der entsprechend dem § 15, wo es heiße, daß in der Regel der Bestimmungsort eines Schiffes als der Bestimmungsort seiner Ladung gelte, die hauptsächlich in Betracht kommende Anwendung auf den gewöhnlichen Fall im Auge habe, d. h. auf den Fall, wo Schiff und Ladung denselben Bestimmungsort hätten.

Kurz, es möge, wenn man wie das englische Prisenrecht den Bestimmungsort des Schiffes als den der Ladung ansehe, gerechtfertigt sein, auch diejenigen Nichtkonterbandegüter einzuziehen, welche in Wirklichkeit einen anderen Bestimmungsort hätten, wie die Konterbandegüter. Doch könnten unter der Herrschaft der japanischen Seeprisenordnung, welche einen Bestimmungsort der Ladung außerhalb desjenigen Schiffes anerkenne, Nichtkonterbandegüter, die auf demselben Schiff mit Konterbande verladen seien, aber einen anderen Bestimmungsort wie diese hätten, nicht eingezogen werden.

Das Gericht erster Instanz habe, ohne daß Präcedenzen vorlägen, demnach in Verletzung des Sinnes unserer Seeprisenordnung mit der Begründung, daß sie demselben Eigentümer gehörten wie die nach Niutschwang bestimmten Konterbandegüter, auf Einziehung der in dem

Verzeichnis für Tientsin und Chinwantao unter den Nummern 257 bis 293, 298 bis 363 aufgeführten Güter erkannt. Dies sei unzutreffend, und die Berufung sei begründet. Es werde daher Aufhebung des Urteils in diesem Punkte und Freigabe der von der Reklamation betroffenen oben erwähnten Güter beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist von dem gegenwärtigen Völkerrecht anerkannt, daß Güter neutraler Staatsangehöriger, wenn sie Kriegskonterbande seien, die nach feindlichem Gebiet bestimmt ist, aufgebracht und eingezogen werden können; ebenso daß auch Nichtkonterbandegüter, wenn sie mit Konterbandegütern auf demselben Schiff verladen sind und dem Eigentümer der Konterbande gehören, zusammen mit dieser einzuziehen sind.

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul Segawa in Niutschwang hat berichtet, daß

> Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamtes geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Güter aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand, daß der Feind dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet hatte. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien. Demnach müssen die zur Verhandlung stehenden Güter, wenn sie die Voraussetzungen von Konterbande erfüllen, eingezogen werden.

Blei ist unter dem Material für Flintenkugeln das wichtigste. Es ist daher selbstverständlich, daß es Konterbande ist, gleichviel ob in Niutschwang ein Waffenarsenal besteht oder nicht. Wenn auch aus der Ein- und Ausfuhrstatistik, welche das Beweisstück A 6 bildet, ersehen werden kann, daß auch in den Jahren 1902 und 1903 die Einfuhr von Blei bedeutend gewachsen ist, so liegt doch diese Zeit nach der Besetzung Niutschwangs durch die Russen so, daß sich daraus nicht beweisen läßt, daß das Blei bei den gewöhnlichen Chinesen stark in Nachfrage stehe und daß es daher keine Konterbande sei.

Was ferner das Zink, die Kupfer- und Argentanplatten angeht, so können sie in ihrem gegenwärtigen Zustand zum Kriegsgebrauch dienen. Daher ist das Urteil erster Instanz deshalb, weil es sich über die Form

und Menge nicht ausgelassen und diese Güter für Konterbandegüter erklärt hat, nicht rechtswidrig.

Ebenso sind die Wagenreifen, Stücke von Eisenstäben, die alten Eisenbarren und das Bauholz Stoffe, welche ohne weiteres zum Kriegsgebrauch dienen können. Es bedarf keiner Erörterung, daß sie nicht, wie der Reklamant behauptet, mit Papier oder Öl auf eine Stufe gestellt werden können.

Die in dem Ladungsverzeichnis aufgeführten Lebensmittel und Getränke, wie Weizenmehl, Spirituosen, Marmelade, Ananas, Käse und andere, welche zur Einziehung verurteilt sind, stellen bei weitem in der Mehrzahl für Europäer oder Amerikaner geeigneten Bedarf dar. Als die „Hsi-Ping" aufgebracht wurde, war Niutschwang noch von den russischen Truppen besetzt, und auch der Reklamant bestreitet es nicht, daß die Europäer und Amerikaner, welche dort ein friedfertiges Leben führten, zu der Zeit nur sehr wenige waren. Es kann daher durchaus nicht als unbillig bezeichnet werden, wenn man annimmt, daß die genannten Güter nach ihrer Landung in erster Linie zum Gebrauch der feindlichen Truppen geliefert worden wären.

Aus den Konnossementen ergibt sich, daß der größte Teil der Ladung im Eigentum der dem Täng Ming Chien gehörigen Firmen steht. Da auch ihre Menge sehr groß ist, so muß angenommen werden, daß sie in der Absicht, sie mit großem Verdienst den russischen Truppen zu liefern, versandt worden sind. Freilich sind über diesen Punkt die Beweisstücke A vorgelegt worden. Sie sind aber alle erst nach Entstehen dieser Prisensache und Verhandlung unter den Interessenten hergestellt und daher kaum glaubwürdig.

Da es nicht an Beispielen dafür fehlt, daß auch Leute, die ein Handelsgeschäft haben und ihr Gewerbe ehrlich treiben, um großen Gewinn zu machen, Risiken übernehmen und unregelmäßige Transaktionen versuchen, muß dies zweifellos um so mehr von solchen Kaufleuten gelten, welche nur den einen Gedanken des Gewinns haben und sonst keinerlei Rücksichten kennen. Wenn man daher auch einmal annimmt, daß die ganze Ladung nicht dem Täng Ming Chien, sondern den anderen chinesischen Kaufleuten gehöre, welche seit Jahrzehnten in Niutschwang gewohnt und dort Handel mit den gleichen Waren betrieben haben, so steht das nach den obigen Ausführungen der Einziehung nicht im Wege.

Wenn der Reklamant behauptet, daß Reis viel mehr, als er von Europäern und Amerikanern gebraucht werde, das gewöhnliche Nahrungsmittel der Chinesen sei, so hat er in diesem einen Punkt nicht unrecht. Aber Reis ist trotzdem auch ein Verkaufsartikel der Amerikaner und Europäer, und es ist eine bekannte Tatsache, daß er in Ermangelung von Weizenmehl auf dem russisch-japanischen Kriegsschauplatz zur Ver-

pflegung der Russen gedient hat. Daher ist es zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz den Reis als Konterbande angesehen hat. Was ferner die Frage, ob auch das zur Verhandlung stehende Silbergeld als Konterbande anzusehen ist oder nicht, so heißt es in einem Bericht des in Niutschwang ansässigen Kaiserlichen Konsuls Segawa, daß

> die russische Regierung beim Beginn des Baues der Mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papierrubel benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Punkten Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden und in der Mandschurei habe dabei ein Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über einen Krieg zwischen Japan und Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach dem Ausbruch des Krieges die Russen einmal unterliegen würden, die russischen Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Von November oder Dezember dieses Jahres bis zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 sei der Wert des Papiergeldes oft bis auf 1 Dollar 10 Cents gefallen und nur dank den Bestrebungen der Niederlassungen der russisch-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten, den Kredit des Papiergeldes aufrechtzuerhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß ihr Umlauf ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yinkow kamen, hätten die Chinesen, welche Papiergeld gehabt hätten, darin gewetteifert, dieses zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurse gegen Silbertaels gewechselt werden könnten, so hätten Geldwechsler in Yinkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und dort mit ungeheuerem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte also der Rubelschein schon beim Beginn des russisch-japanischen Kriegs im Verkehr unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachricht von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yinkow gekommen war, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wieder herzustellen; es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seine Kursfähigkeit verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation so war, daß die russischen Truppen zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und zur Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß chinesisches Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls Ijuin in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

> Seit der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland seien Zweifel unter vielen Chinesen über die Einlösbarkeit der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien und der Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und russischen Regierungslieferanten seien nur sehr wenig Rubelscheine in Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hand bekommen hätten, so hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die russischen Truppen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war nur gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt für Kaufleute, die großen Gewinn erzielen wollten. Daher hat der Rubelschein auch die Requisitionen der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht zahlen können. Aus allem diesen geht klar hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Krieges die Hauptprodukte Niutschwangs, Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl verhandelt worden sind, so bestand daneben doch die Tatsache, daß auf der anderen Seite Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten,

die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung des Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jener Warenhandel im Betrieb gewesen sei, auf keinen Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich, anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die geschäftlich scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden.

Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma Täng Ming Chien, welche eine volle Ladung von Kriegskonterbande heimlich nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, und außerdem mit dieser Konterbande zugleich auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes wie der der übrigen Konterbandeladung des fraglichen Schiffes der gleiche gewesen ist, nämlich es zum Gebrauch der russischen Truppen zu liefern.

Die nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter, welche, wie die Konnossemente zeigen, dem Täng Ming Chien zu beliebiger Behandlung überlassen waren, werden als ihm gehörig betrachtet.

In der Wissenschaft des gegenwärtigen Völkerrechts wird die Ansicht vertreten, daß bei einer Aufbringung von Kriegskonterbande auf demselben Schiff befindliche, dem Eigentümer der Konterbande gehörige Nichtkonterbandegüter, auch wenn ihr Landungsort von dem der Konterbande verschieden ist, eingezogen werden können. Das Oberprisengericht erachtet dieses als den Verhältnissen gerecht werdend. Denn da dies schließlich nichts anderes ist als eine Bestrafung des Eigentümers der Konterbande für den Versuch, dieselbe in Feindesland zu löschen, so liegt kein Grund vor, weshalb die Entscheidung je nach dem Landungsort der Nichtkonterbandegüter verschieden ausfallen sollte.

Tientsin und Chinwantao sind neutrales Gebiet, so daß die dorthin bestimmten, zur Verhandlung stehenden Güter freilich keine Konterbande sind. Da sie aber dem Täng Ming Chien, welcher Kriegskonterbande verladen und in Niutschwang zu löschen versucht hat, gehören, so müssen sie als Strafe für diese Handlung zusammen mit der Konterbande eingezogen werden.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:
Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Po Saw, in Firma Yu Shing Yuen, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori, shichome Nr. 54.

In der Prisensache betreffend Ladung des englischen Dampfers „Hsi-Ping" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Hsi-Ping" befindlichen, an die Firma Yu Shing Yuen versandten 20 Kisten mexikanische Dollar werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 20 Kisten mexikanische Dollar sind alle kleines chinesisches Silbergeld. Sie sind von der Transportfirma Kai Ping Chang in Shanghai, China, auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping" verladen und am 11. Juli 1904 an die Firma Yu Shing Yuen in Niutschwang, China, abgesandt worden. Als am 14. d. M., 8 Uhr vormittags, der Dampfer „Hsi-Ping" ungefähr 6½ Seemeilen nördlich von der Insel Kaiming bei dem Shantung-Vorgebirge in China von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht wurde, weil er Kriegskonterbande führe, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Gelder mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Hongkong Maru", Inouye Toshio, den Bericht des Marineoberleutnants Kamura Yasumasa über die Durchsuchung der „Hsi-Ping", das Tagebuch, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns R. Mac Farlane, des 1. Offiziers E. B. Hayes, der Kompradores Paw Meng Chiung und N. Wai Meng, des Passagiers Täng Ming Chien, durch die Konnossemente, das Ladungsverzeichnis und die Frachtbriefe.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Die Reklamanten betrieben in Niutschwang ein Bankgeschäft. Sie hätten das zur Verhandlung stehende Geld von Shanghai kommen lassen wollen, weil zu der Zeit in Niutschwang die Handelsbeziehungen zu einem einseitigen Wechselverkehr geneigt hätten und weil die Zeit für den Einkauf von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl gekommen gewesen, so daß Umlaufskapital vonnöten gewesen sei. Ferner sei der Kurs für Papiergeld und für kleines Silbergeld sehr ungleich gewesen, so daß die Reklamanten durch Einfuhr von Metallgeld einen Vorteil zu erzielen beabsichtigt gehabt hätten. Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch nicht für ihren Gebrauch geliefert werden sollen. Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Der Reklamant hat zum Beweis der vorstehenden Tatsachen verschiedene Beweisdokumente eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Gelder würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Sie seien daher Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt worden sind, so kann je nach den Umständen angenommen werden, daß sie zum Gebrauch dieser Truppen dienen würden.

Niutschwang war zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Papiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld, wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Es wird demnach für Kriegskonterbande angesehen und weder die Anführungen des Vertreters der Reklamation noch die von ihm eingereichten[1]) verschiedenen Beweisdokumente sind imstande, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher, wie in der Urteilsformel, entschieden.[2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Shing Pu Saw, in Firma Yu Shing Yuen, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takagi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho ichome Nr. 3 und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori, shichome Nr. 54.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Hsi-Ping", welcher am 14. Juli 1904 auf 37° 34' n. Br. und 122° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht worden ist, auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Hsi-Ping" befindlichen, an die Firma Yu Shing Yuen versandten 20 Kisten mexikanische Dollar erkannt.

Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten, die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw in Firma Yu Shing Yuen durch die Rechtsanwälte Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung der Prozeßvertreter Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu sind folgende:

Es werde Aufhebung des am 17. Dezember 1904 von dem Prisengericht in Sasebo abgegebenen Urteils auf Einziehung der auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping" verschifften 20 Kisten mexikanische Dollar und Freigabe derselben beantragt und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Reklamanten hätten ein Bankgeschäft und betrieben daneben ein Engrosgeschäft für Ein- und Verkauf.

Bei der Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl nach Shanghai liehen die Kaufleute von Niutschwang den Wechselbetrag für die Güter dar, vereinnahmten in Shanghai den Wechselbetrag von dem Wechselschuldner und bewerkstelligten die Übersendung dieses Betrages entweder durch Ankauf eines in Niutschwang zahlbaren Wechsels oder in Form baren Geldes. Auch in Fällen, wo Waren von Niutschwang nach anderen Plätzen wie Shanghai ausgeführt würden und der Wechsel dargeliehen werde, werde die Zahlung des Wechselbetrags bisweilen in Shanghai entgegengenommen. Denn da Shanghai das Zentrum des chinesischen Handels sei, so sei es auch der Mittelpunkt des Geldumlaufes. Auch in Fällen, wo die Reklamanten selber Bohnen und Bohnenkuchen nach Shanghai ausführten, würde die Zahlung des Preises in Shanghai entgegengenommen; und auch in Fällen, wo die Ausfuhr nach anderen Plätzen wie Shanghai gehe, sei dies bisweilen der Fall.

So sei das zur Verhandlung stehende Geld im Verlauf einer Transaktion von dem Angestellten der Reklamanten in Shanghai dort eingenommenes Geld, welches er bei einem Wechsler eingewechselt und an das Hauptgeschäft in Niutschwang gesandt habe. Daß bares Silbergeld geschickt worden sei, habe seinen Grund darin, daß gerade in Niutschwang die Zeit für die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. gekommen gewesen sei. Denn da in der Regel die Ausfuhrfirmen Zahlung für die Bohnen usw. in kleinem Silbergeld leisteten und die Kunden des Bankdepartements der Reklamanten die Reklamanten um Leistung in Silbergeld bäten, so hätten dieselben sich darauf vorbereiten müssen. Dies sei einer der Gründe, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar geschickt worden sei.

Wenn in Niutschwang Silbergeld reichlich und der Kurs für in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai niedrig gewesen wäre, so wäre es allerdings nicht nötig gewesen, daß der Angestellte der Reklamanten extra Silbergeld hätte schicken sollen. In Niutschwang habe es aber an Silbergeld gefehlt und der Wechselkurs auf Niutschwang sei in Shanghai hoch gewesen, so daß selbst nach Zahlung der Fracht und Versicherung die Sendung von barem Geld immer noch geschäftlich vorteilhaft und außerdem notwendig gewesen sei. Das sei der zweite Grund, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar übersandt worden sei. Die obigen Tatsachen gingen hervor aus den Beweisstücken Nummer 2, 3, 5 bis 7 und 9 bis 11.

2. Daß der Angestellte der Reklamanten das zur Verhandlung stehende Silbergeld an das Hauptgeschäft in Niutschwang geschickt habe, sei, wie dargetan, eine für ein Bankgeschäft natürliche Maßnahme, die mit den russischen Truppen in keinerlei Beziehung stehe. Wenn man annehme, daß es zulässig sei, eine derartige reine Handelstransaktion für unerlaubt zu erklären und die auf der Reise befindlichen Güter einzuziehen, so bedeute das eine Entziehung des Rechts, Gewerbe zu treiben. Von etwas dergleichen, wie insbesondere auch davon, daß neutralen Staatsangehörigen das Recht auf ihr gewöhnliches Gewerbe in ihrem eigenen Lande entzogen werden könne, habe man bislang in der Praxis und der Wissenschaft des Kriegsvölkerrechts noch niemals etwas gehört.

3. Der Dampfer „Hsi-Ping" habe seine Absicht, nach Niutschwang und anderen Häfen zu gehen, in Shanghai-Zeitungen bekannt gemacht, und der englische Konsul habe die Abreise des Dampfers zwecks Gütertransports nach Niutschwang gutgeheißen. Auch das Zollamt in Shanghai habe die öffentlich nach Niutschwang gehende Ladung passieren lassen. Daher habe der Angestellte der Reklamanten ohne weitere Überlegung ganz unbefangen dem Schiffe das zur Verhandlung stehende Silbergeld zur Beförderung übergeben. Demnach sei die Beschlag-

nahme, von der Einziehung nicht zu reden, im höchsten Grade unerwartet gekommen.

Wenn man das Geld wirklich heimlich habe absenden wollen, um es zum Gebrauch der russischen Truppen dienen zu lassen, so hätte man ein so öffentliches Transportverfahren nicht wählen sollen. Daß man doch ein solches Verfahren eingeschlagen habe, liefere reichlichen Grund für die Vermutung, daß böser Glaube dabei nicht vorgelegen habe.

4. In dem Urteil erster Instanz werde zur Begründung folgendes gesagt:

> Niutschwang sei zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen und habe als ein Hauptetappenort gedient. Außerdem habe das russische Papiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es sei bekannt, daß chinesiches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, benötigt worden sei, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es müsse daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Daraufhin aber, daß Niutschwang ein Hauptetappenort der russischen Truppen sei, annehmen zu wollen, daß alle dorthin ausgeführten Güter zum Gebrauch der Truppen geliefert würden, sei unbillig streng und widerlaufe auch den Tatsachen. Daß, wenn auch Niutschwang zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, deshalb der Handel Niutschwangs nicht in Stillstand geraten, sondern tatsächlich ausgeübt worden sei, könne man aus den das Beweisstück Nr. 15 bildenden telegraphischen Mitteilungen der Niutschwang-Filiale der offenen Handelsgesellschaft Mitsui Bussan über die Handelslage in Niutschwang bis zum Juli des vorigen Jahres entnehmen. Wenn später die chinesische Zollstatistik für das Jahr 1904 erscheinen werde, so würden sich diese Tatsachen bestätigen.

Selbst angenommen, die russischen Truppen hätten Geld wie das zur Verhandlung stehende nötig gehabt, so sei es doch unsinnig, ohne zu fragen, wem es gehöre, anzunehmen, daß es unbedingt an die Truppen geliefert worden wäre. Auch sprächen die Tatsachen nicht dafür. Vielmehr müsse grundsätzlich angenommen werden, daß, wenn die Reklamanten, welche ein Bankgeschäft hätten, Geld, wie es zum Betriebe dieses Gewerbes erforderlich sei, von Shanghai, woher sie ihre Kapitalien geliefert bekämen, nach Niutschwang, dem Sitz ihres Geschäfts befördern ließen, dieses Geld im Betriebe des Bankgeschäfts der Reklamanten zur Verwendung kommen solle. Wenn man diese

natürliche Vermutung umstürzen wolle, so bedürfe es dazu unter allen Umständen sicherer Gründe und Beweise. Wenn daher das Urteil erster Instanz auf die verzeichneten vagen Gründe hin eine Annahme aufgestellt habe, welche dieser natürlichen Vermutung widerspreche, so sei das auch vom Standpunkt des Beweisrechts unzutreffend.

5. Silbergeld sei sogenannte bedingungsweise Konterbande. Da es demnach nur in den beiden Fällen: (1) daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei; (2) daß es nach feindlichem Gebiet bestimmt sei und angenommen werden müsse, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würde, Kriegskonterbande sei,[3]) so sei es nötig, für die Behauptung, daß es Konterbande sei, Beweise beizubringen, welche dartäten, daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen sei, oder daß es zu ihrem Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Wenn man also bei der Annahme, daß Konterbande nach dem Fall „(2)" vorliege, einfach so folgere, daß die Güter, weil sie nach einem von feindlichen Truppen besetzten Ort gesandt würden, auch zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden würden, so schließe man aus dem Vorhandensein der ersten der beiden Bedingungen, welche dieser Fall erfordere, ohne weiteres auf das Vorhandensein auch der zweiten Bedingung. Das sei im Erfolg dasselbe, als wenn die zweite Bedingung überflüssigerweise geschrieben sei, und laufe darauf hinaus, daß die bedingte Kriegskonterbande des Falles „(2)" keinen Unterschied von der absoluten Konterbande aufweise, so daß der Sinn, welcher der Unterscheidung dieser beiden zu Grunde liege, völlig zunichte gemacht werde.

Man werde aber vielleicht behaupten, die Grundlage, auf welche hin das Gericht erster Instanz das zur Verhandlung stehende Geld als Konterbande angesehen habe, beschränke sich nicht nur darauf, daß das Geld nach einem vom Feinde besetzten Platz bestimmt sei, sondern es sei auch die weitere Begründung beigefügt, daß die feindliche Armee oder Marine es benutzen werde. Demgegenüber sei aber folgendes zu bemerken: Jedermann könne in allen Umständen Geld gebrauchen, und die Verwendbarkeit desselben beschränke sich nicht auf die russische Armee und Marine. Wenn demnach dafür, daß nur die russische Armee oder Marine das zur Verhandlung stehende Geld gebrauchen werde, keine besonderen Gründe vorlägen, so gebe die oben genannte weitere Begründung des Urteils der ersten Instanz auf die Frage, inwiefern die Annahme berechtigt sei, daß das zur Verhandlung stehende Geld bei den russischen Truppen zur Verwendung kommen werde, die Antwort, man müsse annehmen, daß es bei den

[3]) II. Ziffer 2.

russischen Truppen zur Verwendung gekommen sein würde, weil diese es zu verwenden genötigt gewesen seien. Das sei Beantwortung einer Frage mit derselben Frage.

Obwohl den Reklamanten die Beweislast nicht obliege, hätten sie ihre Behauptungen, daß das zur Verhandlung stehende Geld weder an die russischen Truppen bestimmt noch zu ihrem Gebrauch zu liefern gewesen, daß es vielmehr zur Deckung des Bedarfs in dem Bankgeschäft der Reklamanten versandt worden sei, mit verschiedenen beweiskräftigen Tatsachen und Gründen belegt. Der Staatsanwalt habe, ohne dagegen einen einzigen Gegenbeweis vorzubringen, diese Erklärung der Reklamanten verworfen, und die Entscheidung des Gerichts erster Instanz, welches der Ansicht des Staatsanwalts beipflichte, sei daher auch vom Standpunkt der Beweisführung rechtswidrig.

6. Es sei freilich nicht zu leugnen, daß Niutschwang nicht nur zur Zeit der Aufbringung, sondern schon seit der Zeit vor dem japanisch-russischen Krieg unter russischer Gewalt gestanden habe. Aber man müsse dieses besetzte Gebiet nicht einem gewöhnlichen Okkupationsgebiet gleichstellen, denn Niutschwang sei ein dem Handel der Mächte offen stehender Hafen und kein Kriegs- oder Blockadehafen. Es könne nicht mit nur während des Krieges besetzten Gebieten, wie zum Beispiel der Song To Bucht, der Taubenbucht und der Sho Ping Insel bei Port Arthur auf eine Stufe gestellt werden. Wenn relative Konterbandegüter, d. h. Güter, wie sie im § 14 der Seeprisenordnung[4]) aufgestellt seien, nach der Song To Bucht usw. bestimmt wären, so werde jedermann dem zustimmen, wenn man annehme, daß sie direkt für die russischen Truppen bestimmt seien und daher als Kriegskonterbande eingezogen werden müßten. Wenn man aber einen solchen Fall und den Fall, wo die Güter nach Niutschwang bestimmt seien, gleichstelle, so entspreche das nicht dem wahren Sinne der japanischen Seeprisenordnung und des Völkerrechts über die Behandlung neutralen Gutes. Besonders seien auch die zur Verhandlung stehenden Silbermünzen courantes Geld, wie es unter den Chinesen und den in- und ausländischen Kaufleuten Kurs habe. Von anderen Konterbandegütern, wie Lebensmitteln und dergleichen, sei es weit verschieden, und es lägen Gründe vor, wonach man nicht auf Gebrauch seitens der Truppen schließen müsse. Beispielsweise sei zwischen Lebensmitteln, welche zum Gebrauch für die Russen, und solchen, welche zum Gebrauch für die Chinesen dienen sollten, ein großer Unterschied, so daß man, wenn Lebensmittel, welche für Russen geeignet seien, in großer Menge nach Niutschwang bestimmt würden, diese wohl als Konterbande ansehen könne. Geld sei aber nicht nur bei Truppen verwendbar, und da auch die Menge des hier versandten Geldes im Handel mit den großen

[4]) V.

Mengen Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl keinen Überschuß lassen würde, so könne man es nicht mit Lebensmitteln vergleichen und als Truppenbedarf ansehen.

7. Niutschwang sei ein Handelshafen. Daher müsse man einen Fall von bedingter Kriegskonterbande wie Geld besonders sorgfältig überlegen. Daher werde besonders die rechtliche Auffassung der Stellung Niutschwangs der Beachtung empfohlen, welche mit der diplomatischen Frage über den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl eng verknüpft sei. Dieselbe sei folgende: Die Verhandlungen, betreffend die Frage ob die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. aus Niutschwang verboten werden solle, hätten zu dem Resultat geführt, daß die Ausfuhr gestattet sein solle, wenn garantiert werde, daß die Güter nicht beim Militär zur Verwendung kommen würden. Dieses sei der Kaiserlichen Regierung mittels Berichts des in China akkreditierten Gesandten vom 18. April 1904 mitgeteilt worden, und Japan habe diese Tatsache, daß die Bohnen, Bohnenkuchen usw. nach japanischen Häfen ausgeführt werden würden, mit Freuden begrüßt.

Wenn daher auch Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, so sei es doch ein diplomatisches Faktum, daß der Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Japan, Rußland, China und anderen neutralen Staaten gutgeheißen sei; und darin liege ein wichtiger Grund, weshalb die vorliegende Sache nicht allein daraufhin, daß Rußland Niutschwang besetzt habe, entschieden werden könne. Denn wenn die Mächte so den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. übereinstimmend gestattet hätten, so falle auch das Resultat dieses Handels, nämlich, daß die Kaufleute den Preis für die verkauften Waren in Empfang nähmen, in den Bereich dieses übereinstimmend gestatteten Handels. Demnach könne das Silbergeld, welches als Preis für die Bohnen, Bohnenkuchen usw. eingenommen sei, vorausgesetzt, daß es nicht an die russischen Truppen gehe, nicht eingezogen werden.

Daß aber das zur Verhandlung stehende Geld der Kaufpreis für frühere Bohnen, Bohnenkuchen usw.; sowie Kapital für den auch in Zukunft erlaubten Einkauf derselben; und daß es kleines Geld sei, wie es für solche Einkäufe nötig sei; kurz, daß es in jeder Beziehung im Rahmen harmlosen Handelsverkehrs stehe, alles dies gehe aus den eingereichten Beweisen klar hervor.

Da die Absicht des Völkerrechts und der Seeprisenordnung dahin gehe, die Rechte neutraler Staatsangehöriger zu achten, so werde um äußerste Unparteilichkeit bei Beurteilung der zum Beweise ungefälschter Tatsachen eingereichten Beweisdokumente gebeten.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

1. Zur Einziehung von Gütern auf Grund der Annahme, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden und daher Konterbande seien, sei es nicht unbedingt erforderlich darzulegen, daß diese Annahme sich auf Beweise gründe. Im Falle, daß nach der Art der Güter, den Verhältnissen des Einfuhrorts und anderen Umständen angenommen werden könnte, daß die Güter zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden, habe das Prisengericht nach freier Überzeugung zu befinden.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei in China geprägt und habe in Niutschwang sowie auch in den verschiedenen Gegenden der Mandschurei Kurs. Es sei alles eine und dieselbe Art kleinen Silbergeldes, wie es zum Lohn für Tagelöhner sowie zum Einkauf der zum Haus- und persönlichen Gebrauch dienenden Gegenstände am geeignetsten, zur Zahlung bei großen geschäftlichen Transaktionen jedoch am allerungeeignetsten sei. Es sei bequem für kleine, aber äußerst unbequem für große Zahlungen.

Zur Zeit, als das Geld in Niutschwang habe eingeführt werden sollen, sei, wie das Urteil erster Instanz sage, Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen und die in Port Arthur und den verschiedenen Teilen der Mandschurei liegenden russischen Armee- und Marinetruppen seien von diesem Platz als Bezugsort für ihren Kriegsbedarf abhängig gewesen, und die meisten Lebensmittel und sonstigen Gegenstände, die der Feind nötig gehabt habe, seien von dort geliefert worden. Da aber infolge der andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine das Kriegspapiergeld, welches in Niutschwang und auch in verschiedenen Teilen der Mandschurei Kurs gehabt habe, sehr im Kredit gesunken sei, so seien bei der Zahlung der Preise für requirierte Gegenstände und der Löhne für Menschen- und Pferdearbeit, d. h. also bei den kleinen Zahlungen, plötzlich Schwierigkeiten entstanden. Daher seien Klagen über das Bedürfnis nach kleinem Hartgeld, insbesondere Geld wie dem zur Verhandlung stehenden, laut geworden, und man sei auch bezüglich dieses auf Niutschwang als Lieferungsort angewiesen gewesen.

Die Reklamanten hätten daraufhin unter Erleidung von allerhand Schwierigkeiten und unter großem Risiko die Kommission und Versicherung gezahlt und viele Tausend Yen weit von Shanghai nach Niutschwang einführen wollen. Die Frage, wie das Bedürfnis hierfür entstanden sei, beantworteten sie damit:

> es sei die Folge einseitigen Wechselverkehrs; ferner diene das Geld als Kapital zum Einkauf der von Niutschwang nach Shanghai ausgeführten Bohnen, Bohnenkuchen und des Bohnenöls, auch sei der Wertunterschied zwischen Silber und Papier so groß geworden, daß der Kurs für Silber

den für Papier bis um 20 und 30 Prozent überstiegen habe, und es einträglich gewesen sei, bares Silbergeld von Shanghai kommen zu lassen.

Niutschwang sei aber seit langer Zeit von den Russen okkupiert gewesen, und die von dort zur Ausfuhr gelangenden Bohnen, Bohnenkuchen usw. seien von ihnen entweder als Nahrungsmittel oder Brennmittel requiriert worden. Auch sei, um den Gegner in Verlegenheit zu bringen, die Ausfuhr derselben streng verboten worden, so daß eine Ausfuhr der Hauptexportartikel: Bohnen, Bohnenkuchen usw. nach Shanghai fast gar nicht stattgefunden habe.

Dagegen seien die Kriegsbedürfnisse der russischen Truppen in der Gegend von Niutschwang immer größer geworden und neben der gewöhnlichen Einfuhr sei die Einfuhr von Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsgegenständen sehr gewachsen, so daß Ein- und Ausfuhr völlig aus dem Gleichgewicht gekommen und demzufolge natürlich in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai zahlreich, und in Shanghai zahlbare Wechsel gering geworden seien. So seien in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai leicht und billig käuflich gewesen. Wenn daher die Reklamanten in ihrem Geschäftsbetrieb in Shanghai vereinnahmte Gelder nach Niutschwang zu schicken gehabt hätten, so hätten sie, anstatt das Risiko und die Kommission und die sonstigen Kosten bei Übersendung von barem Geld zu tragen, lieber mit dem Gelde in Niutschwang zahlbare Wechsel kaufen sollen, bei deren Übersendung sie zugleich Bequemlichkeit und Vorteil gehabt haben würden. Daß ein in Geschäften scharfsinniger chinesischer Kaufmann, besonders Bankfirmeninhaber, wie die Reklamanten es seien, ein bequemes und vorteilhaftes Verfahren außer Acht lassen und ein unbequemes und unvorteilhaftes Verfahren wählen und vorsätzlich Schaden und Risiko aufsuchen solle, sei kaum glaublich.

Zudem sei, wie oben dargetan, die Ausfuhr der Hauptexportartikel Bohnen, Bohnenkuchen usw. fast gänzlich ins Stocken geraten, so daß ein Bedürfnis, Kapital zum Einkauf bereit zu halten, nicht vorgelegen habe.

Daß ferner zwischen Silber und Papier in der Gegend von Niutschwang eine so außerordentlich große Wertdifferenz bestanden habe, so daß eine Übersendung von barem Gelde von Vorteil gewesen wäre, sei nur eine mündliche Behauptung der Reklamanten, welcher man mangels anderer Grundlagen schwer Glauben schenken könne.

So könne man, wie dargetan, welchen Punkt der Reklamanten man auch erwägen möge, aus keinem derselben ein Bedürfnis für die Sendung des baren Geldes entnehmen.

Dagegen hätten die russischen Truppen zur Deckung ihres Kriegsbedarfs chinesisches Geld und insbesondere kleine Münze, wie die zur

Verhandlung stehende, dringend nötig gehabt. Wenn daher die Reklamanten, ohne Bedürfnis für ihr Geschäft, mit großer Mühe, verschiedene Tausend Yen kleines Geld gesammelt, vorsätzlich die Gefahr des Transports getragen, Kommission, Versicherungsprämie und Fracht bezahlt hätten, um dieses Geld nach Niutschwang zu schaffen, so sei es ohne viel Worte offenbar, daß sie darin dem plötzlichen Bedürfnis der russischen Truppen hätten nachkommen wollen.

Selbst einmal zugegeben, das Geld habe nicht besonders eingeführt werden sollen, um dem plötzlichen Bedarf der russischen Truppen zu entsprechen, so müsse man doch vermuten, daß es, wenn es nach Niutschwang gekommen wäre, jedenfalls zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde. Daher sei es zutreffend, daß das Urteil erster Instanz auf Grund dieser Tatsachen unter Berücksichtigung der damaligen Umstände angenommen habe, daß das zur Verhandlung stehende Geld sofort nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde, und die Berufung der Reklamanten sei unbegründet.

2. Die Reklamanten behaupteten:

> Neben der Notwendigkeit des zur Verhandlung stehenden Geldes für die russischen Truppen in Niutschwang habe es aber auch an Bedürfnis für dasselbe im Handelsbetriebe Niutschwangs nicht gefehlt. Es sei aber unbillig, dies sonstige Bedürfnis gar nicht zu berücksichtigen und, weil die russischen Truppen Geld bedurft hätten, zu entscheiden, daß es ihnen geliefert worden wäre.

Das Urteil erster Instanz habe aber nicht lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen das zur Verhandlung stehende Geld nötig gehabt hätten, so entschieden. Nach den Verhältnissen Niutschwangs zur Zeit der Einfuhr; nach der Tatsache, daß eine Notwendigkeit, bares Geld zu senden, nicht vorgelegen habe; und nach verschiedenen sonstigen Tatsachen sei es schwer anzunehmen, daß die Reklamanten, wie sie behaupten, das zur Verhandlung stehende Geld, weil es in ihrem Handelsbetrieb benötigt worden sei, eingeführt hätten. Dagegen hätten die russischen Truppen in ihrem Geldbedarf Mangel gelitten. Aus diesen Gründen habe das Urteil erster Instanz geschlossen, daß das Geld nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch für die russischen Truppen geliefert worden wäre. Es habe also nicht, ohne das damalige Bedürfnis in Handelskreisen zu berücksichtigen, in willkürlicher Weise lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen Geld nötig gehabt hätten, entschieden, daß es zu ihrem Gebrauch dienen würde.

Nach dem Ausgeführten seien die Behauptungen der Reklamanten alle unbegründet und das Urteil erster Instanz zutreffend. Daher sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul in Niutschwang, Segawa, hat aber berichtet, daß

> Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamts geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört, und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Gelder aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand. Der Feind hatte dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet. Wenn daher Güter dorthin befördert werden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien.[5]) Da es demnach offenbar ist, daß die Tatumstände zu der Annahme berechtigen, daß auch das zur Verhandlung stehende, von den Reklamanten für die Einfuhr nach Niutschwang bestimmte Silbergeld zum Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, so muß man sagen, daß es die Voraussetzungen, die es zur Konterbande machen, erfüllt.[6])

In einem Bericht des oben genannten Kaiserlichen Konsuls heißt es, daß

> die russische Regierung beim Beginn des Baues der mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papierrubel benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Plätzen Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden und in der Mandschurei habe dabei ein Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über einen Krieg zwischen Japan und Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach dem Ausbruch des

[5]) V. § 5. — [6]) II. Ziffer 2.

Krieges die Russen einmal unterliegen würden, die russischen Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Von November oder Dezember dieses Jahres bis zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 habe der Umlauf des Papiergeldes eine starke Abnahme erfahren, und dasselbe sei von 1 Dollar 30—40 Cents häufig auf 1 Dollar 10 Cents gefallen, und nur, dank den Bestrebungen der Niederlassungen der russsich-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten den Kredit des Papiergeldes aufrecht zu erhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß sein Umlauf ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yingkow kamen, hätten die Chinesen, welche Papierrubel gehabt hätten, darin gewetteifert, diese zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurse gegen Silbertaels gewechselt werden könnten, so hätten Geldwechsler in Yingkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und mit ungeheurem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte also der Papierrubel schon beim Beginn des japanisch-russischen Krieges im Verkehr unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachricht von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yingkow gekommen war, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wiederherzustellen; es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seinen Kurs verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation so war, daß die russischen Truppen zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und zur Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß chinesisches Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls Ijuin in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

Mit der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland seien unter vielen Chinesen Zweifel über die Einlösbarkeit

der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien, und der Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und unter den russischen Regierungslieferanten seien nur sehr wenig Rubelscheine in Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hand bekommen hätten, so hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die russischen Truppen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war nur gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt für Kaufleute, die großen Gewinn erzielen wollten. Daher hat der Rubelschein auch die Requisition der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht zahlen können. Aus allem diesen geht klar hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Krieges die Hauptprodukte Niutschwangs, Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl, wie auch die Reklamanten behaupten, verhandelt worden sind, so bestand daneben doch die Tatsache, daß auf der anderen Seite Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten, die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung der Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jener Warenhandel in Betrieb gewesen sei, auf keinen Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich, anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die geschäftlich scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden. Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma T ä n g M i n g C h i e n, welche eine volle Ladung von Kriegskonterbande heimlich nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, und außerdem zugleich mit dieser Konterbande auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes der gleiche gewesen ist wie der der Einfuhr der übrigen Konterbandeladung, nämlich Lieferung zum Gebrauch der

russischen Truppen. Demnach ist es durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz die Einziehung des Geldes ausgesprochen hat.

Da Personen, welche Schleichimport treiben, immer genötigt sind, mit allen Mitteln den Verdacht abzulenken und die Spuren zu verheimlichen, so kann die Tatsache, daß man in Shanghai beim Zollamt öffentlich die Ausfuhrformalitäten erfüllt hat, nicht als ein Beweis erachtet werden, welcher geeignet ist, der obigen Annahme entgegenzustehen.

Wenn man die von den Reklamanten angeführten Beweise betrachtet, so können sie lediglich zu der Vermutung führen, daß in jedem Jahre Fälle von Einfuhr kleinen Silbergeldes nach Niutschwang vorkommen. Für die Behauptung aber, daß, obgleich eine Gelegenheit, großen Gewinn zu erzielen, vorhanden war, diese Gelegenheit nicht berücksichtigt worden sei und das Geld für die alljährlich wiederkehrenden Handelszwecke dienen sollte, ist keinerlei Beweis erbracht worden.

Die Reklamanten behaupten, daß es nicht zu bestreiten sei, daß die Verwendung von Silbergeld sich nicht auf die russische Armee und Marine beschränke, sondern daß es allgemein im Verkehr unter den Chinesen verwendbar sei. Was indes das von den Reklamanten einzuführen beabsichtigte Silbergeld angeht, so ist aus den Tatumständen die Annahme, daß dasselbe zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde, offenbar gerechtfertigt. Dasselbe kann daher, gerade wie auf Grund derselben Tatumstände der gleichen Annahme bei Lebensmitteln wie Reis und Weizenmehl nichts im Wege steht, als Konterbande angesehen werden.

Da ferner der Grund dafür, daß Lebensmittel, Geld usw., wenn sie nach feindlichem Gebiet gehen und zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, als Konterbande gelten, der ist, daß man dagegen ist, daß solche Güter im Ende die Kriegsfähigkeit des Feindes unterstützen, so ist die Frage, ob ihr Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, für die Entscheidung, ob ein Konterbandetransport vorliegt oder nicht, nicht von wesentlicher Bedeutung. Wenn der Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, so liefert das nur einen Umstand, welcher die Vermutung, daß die dorthin bestimmten Güter Konterbande sind, erleichtert. Daher ist auch dieser Punkt der Berufung nicht anzuerkennen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shang Chang, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu; Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori, shichome Nr. 54.

In der Prisensache betreffend Ladung des englischen Dampfers „Hsi-Ping" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Hsi-Ping" befindlichen, an die Firma Yu Shang Chang versandten 17 Kisten mit kleinem Silbergeld werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 17 Kisten kleines Silbergeld sind von der Transportfirma Shang Fa Yun in Shanghai, China, auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping" verladen und am 11. Juli 1904 an die Firma Yu Shang Chang in Niutschwang, China, abgesandt worden. Als am 14. d. M., 8 Uhr vormittags, der Dampfer „Hsi-Ping" ungefähr 6½ Seemeilen nördlich von der Insel Kaiming bei dem Shantung-Vorgebirge in China von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht wurde, weil er Kriegskonterbande führe, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Hongkong Maru", Inouye Toshio, den Bericht des Marineoberleutnants Kamura Yasumasa über die Durchsuchung des Dampfers „Hsi-Ping", das Tagebuch, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns R. Mac Farlane, des 1. Offiziers E. B. Hayes, der Kompradores Paw Meng Chiung und N. Wai Meng, des Passagiers Täng Ming Chien, durch die Konnossemente, das Ladungsverzeichnis und die Frachtbriefe.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant betreibe in Niutschwang ein Bankgeschäft. Er habe das hier zur Verhandlung stehende Geld von Shanghai kommen lassen wollen, weil zu der Zeit in Niutschwang die Handelsbeziehungen zu einem einseitigen Wechselverkehr geneigt hätten und weil die Zeit für den Einkauf von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl gekommen gewesen sei, so daß Umlaufskapital nötig gewesen sei. Ferner sei der Kurs für Papiergeld und für kleines Silbergeld sehr ungleich gewesen, so daß er durch Einfuhr von Metallgeld einen Vorteil zu erzielen beabsichtigt habe. Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch

nicht zu ihrem Gebrauch geliefert werden sollen. Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Der Reklamant hat zum Beweis der vorstehenden Tatsachen verschiedene Beweisdokumente eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Sie seien daher Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt worden sind, so kann je nach den Umständen angenommen werden, daß sie zum Gebrauch dieser Truppen dienen würden. Niutschwang war zurzeit von den russischen Truppen besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Papiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine verloren, und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Es wird demnach für Kriegskonterbande angesehen[1]) und weder die Anführungen des Vertreters der Reklamation noch die verschiedenen von ihm eingereichten Beweisdokumente sind imstande, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.[2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shang Chang, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takagi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho shichome Nr. 3 und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori shichome Nr. 54.

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend Ladung des Dampfers „Hsi-Ping“, welcher am 14. Juli 1901 auf 37° 34′ n. Br. und 122° 29′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ aufgebracht worden ist, auf Einziehung der unter der Ladung des genannten Dampfers befindlichen, an die Firma Yu Shang Chang versandten 17 Kisten kleines Silbergeld erkannt.

Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten, die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shang Chang, durch die Rechtsanwälte Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden sind.

Die Hauptpunkte der Berufung der Prozeßvertreter Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu sind folgende:

Es werde Aufhebung des am 17. Dezember 1904 von dem Prisengericht in Sasebo abgegebenen Urteils auf Einziehung der auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping“ verschifften 17 Kisten kleines Silbergeld und Freigabe derselben beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Reklamanten hätten eine Bankfirma und betrieben daneben ein Engrosgeschäft für Ein- und Verkauf.

Bei der Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl nach Shanghai liehen die Kaufleute von Niutschwang den Wechselbetrag für die Güter dar, vereinnahmten in Shanghai den Wechselbetrag von dem Wechselschuldner und bewerkstelligten die Übersendung dieses Betrages entweder durch Ankauf eines in Niutschwang zahlbaren Wechsels oder in Form baren Geldes. Auch in Fällen, wo Waren von Niutschwang nach anderen Plätzen wie Shanghai ausgeführt würden und der Wechsel dargeliehen werde, werde die Zahlung des Wechselbetrags bisweilen in Shanghai entgegengenommen. Denn da Shanghai das Zentrum des chinesischen Handels sei, so sei es auch der Mittelpunkt des Geldumlaufs. Auch in Fällen, wo die Reklamanten selber Bohnen und Bohnenkuchen nach Shanghai ausführten, werde die Zahlung des Preises in Shanghai entgegengenommen; und auch in Fällen, wo die Ausfuhr nach anderen Plätzen wie Shanghai gehe, sei dies bisweilen der Fall.

So sei das zur Verhandlung stehende Geld im Verlauf einer Transaktion von dem Angestellten der Reklamanten in Shanghai dort eingenommenes Geld, welches er bei einem Wechsler eingewechselt und an das Hauptgeschäft in Niutschwang gesandt habe. Daß bares Silbergeld geschickt worden sei, habe seinen Grund darin, daß gerade in Niutschwang die Zeit für die Ausfuhr von Bohnen und Bohnenkuchen usw. gekommen gewesen sei. Denn da in der Regel die Ausfuhrfirmen

Zahlung für die Bohnen usw. in kleinem Silbergeld leisteten und die Kunden des Bankdepartements die Reklamanten um Leistung in Silbergeld bäten, so hätten dieselben sich darauf vorbereiten müssen. Dies sei einer der Gründe, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar geschickt worden sei.

Wenn in Niutschwang Silbergeld reichlich und der Kurs für in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai niedrig gewesen wäre, so wäre es allerdings nicht nötig gewesen, daß der Angestellte der Reklamanten extra Silbergeld hätte schicken sollen. In Niutschwang habe es aber an Silbergeld gefehlt und der Wechselkurs auf Niutschwang sei in Shanghai hoch gewesen, so daß selbst nach Zahlung der Fracht und Versicherung die Sendung von barem Geld immer noch geschäftlich vorteilhaft und außerdem notwendig gewesen sei. Das sei der zweite Grund, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar übersandt worden sei. Die obigen Tatsachen gingen hervor aus den Beweisstücken Nummer 2, 3, 5 bis 7 und 9 bis 11.

2. Daß der Angestellte der Reklamanten das zur Verhandlung stehende Silbergeld an das Hauptgeschäft in Niutschwang geschickt habe, sei, wie dargetan, eine für ein Bankgeschäft natürliche Maßnahme, die mit den russischen Truppen in keinerlei Beziehung stehe. Wenn man annehme, daß es zulässig sei, eine derartige reine Handelstransaktion für unerlaubt zu erklären und die auf der Reise befindlichen Güter einzuziehen, so bedeute das eine Entziehung des Rechts, Gewerbe zu treiben. Von etwas dergleichen, wie insbesondere auch davon, daß neutralen Staatsangehörigen das Recht auf ihr gewöhnliches Gewerbe in ihrem eigenen Lande entzogen werden könne, habe man bislang in der Praxis und der Wissenschaft des Kriegsvölkerrechts noch niemals etwas gehört.

3. Der Dampfer „Hsi-Ping" habe seine Absicht, nach Niutschwang und anderen Häfen zu gehen, in Shanghai-Zeitungen bekannt gemacht, und der englische Konsul habe die Abreise des Dampfers zwecks Gütertransports nach Niutschwang gutgeheißen. Auch das Zollamt in Shanghai habe die öffentlich nach Niutschwang gehende Ladung passieren lassen. Daher habe der Angestellte der Reklamanten ohne weitere Überlegung ganz unbefangen dem Schiffe das zur Verhandlung stehende Silbergeld zur Beförderung übergeben. Demnach sei die Beschlagnahme, von der Einziehung nicht zu reden, im höchsten Grade unerwartet gekommen.

Wenn man das Geld wirklich heimlich habe absenden wollen, um es zum Gebrauch der russischen Truppen dienen zu lassen, so hätte man ein so öffentliches Transportverfahren nicht wählen sollen. Daß man doch ein solches Verfahren eingeschlagen habe, liefere reichlichen

Grund für die Vermutung, daß böser Glaube dabei nicht vorgelegen habe.

4. In dem Urteil erster Instanz werde zur Begründung folgendes gesagt:

> Niutschwang sei zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen und habe als ein Hauptetappenort gedient. Außerdem habe das russische Papiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es sei bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld, wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, benötigt worden sei, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es müsse daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Daraufhin aber, daß Niutschwang ein Hauptetappenort der russischen Truppen sei, annehmen zu wollen, daß alle dorthin ausgeführten Güter zum Gebrauch der Truppen geliefert würden, sei unbillig streng und widerlaufe auch den Tatsachen. Daß, wenn auch Niutschwang zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, deshalb der Handel Niutschwangs nicht in Stillstand geraten, sondern tatsächlich ausgeübt worden sei, könne man aus den das Beweisstück Nr. 15 bildenden telegraphischen Mitteilungen der Niutschwang-Filiale der offenen Handelsgesellschaft Mitsui Bussan über die Handelslage in Niutschwang bis zum Juli des vorigen Jahres entnehmen. Wenn später die chinesische Zollstatistik für das Jahr 1904 erscheinen werde, so würden sich diese Tatsachen bestätigen.

Selbst angenommen, die russischen Truppen hätten Geld wie das zur Verhandlung stehende nötig gehabt, so sei es doch unsinnig, ohne zu fragen, wem es gehöre, anzunehmen, daß es unbedingt an die Truppen geliefert worden wäre. Auch sprächen die Tatsachen nicht dafür. Vielmehr müsse grundsätzlich angenommen werden, daß, wenn die Reklamanten, welche ein Bankgeschäft hätten, Geld, wie es zum Betriebe dieses Gewerbes erforderlich sei, von Shanghai, woher sie ihre Kapitalien geliefert bekämen, nach Niutschwang, dem Sitz ihres Geschäfts, befördern ließen, dieses Geld im Betriebe des Bankgeschäfts der Reklamanten zur Verwendung kommen solle. Wenn man diese natürliche Vermutung umstürzen wolle, so bedürfe es dazu unter allen Umständen sicherer Gründe und Beweise. Wenn daher das Urteil erster Instanz auf die verzeichneten vagen Gründe hin eine Annahme aufgestellt habe, welche dieser natürlichen Vermutung widerspreche, so sei das auch vom Standpunkt des Beweisrechts unzutreffend.

5. Silbergeld sei sogenannte bedingungsweise Konterbande. Da es demnach nur in den beiden Fällen: (1) daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei; (2) daß es nach feindlichem Gebiet bestimmt sei und angenommen werden müsse, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine diene, Kriegskonterbande sei,[3]) so sei es nötig, für die Behauptung, daß es Konterbande sei, Beweise beizubringen, welche dartäten, daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen sei oder daß es zu ihrem Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Wenn man also bei der Annahme, daß Konterbande nach dem Fall „(2)" vorliege, einfach so folgere, daß die Güter, weil sie nach einem von feindlichen Truppen besetzten Ort gesandt würden, auch zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden würden, so schließe man aus dem Vorhandensein der ersten der beiden Bedingungen, welche dieser Fall erfordere, ohne weiteres auf das Vorhandensein auch der zweiten Bedingung. Das sei im Erfolg dasselbe als wenn die zweite Bedingung überflüssigerweise geschrieben sei, und laufe darauf hinaus, daß die bedingte Kriegskonterbande des Falles „(2)" keinen Unterschied von der absoluten Konterbande aufweise, so daß der Sinn, welcher der Unterscheidung dieser beiden zugrunde liege, völlig zu nichte gemacht werde.

Man werde aber vielleicht behaupten, die Grundlage, auf welche hin das Gericht erster Instanz das zur Verhandlung stehende Geld als Konterbande angesehen habe, beschränke sich nicht nur darauf, daß das Geld nach einem vom Feinde besetzten Platz bestimmt sei, sondern es sei auch die weitere Begründung beigefügt, daß die feindliche Armee oder Marine es benutzen werde. Demgegenüber sei aber folgendes zu bemerken: Jedermann könne in allen Umständen Geld gebrauchen, und die Verwendbarkeit desselben beschränke sich nicht auf die russische Armee und Marine. Wenn demnach dafür, daß nur die russische Armee oder Marine das zur Verhandlung stehende Geld gebrauchen werde, keine besonderen Gründe vorlägen, so gebe die oben genannte weitere Begründung des Urteils der ersten Instanz auf die Frage, inwiefern die Annahme berechtigt sei, daß das zur Verhandlung stehende Geld bei den russischen Truppen zur Verwendung kommen werde, die Antwort, man müsse annehmen, daß es bei den russischen Truppen zur Verwendung gekommen sein würde, weil diese es zu verwenden genötigt gewesen seien. Das sei Beantwortung einer Frage mit derselben Frage.

Obwohl den Reklamanten die Beweislast nicht obliege, hätten sie ihre Behauptungen, daß das zur Verhandlung stehende Geld weder an die russischen Truppen noch zu ihrem Gebrauch zu liefern gewesen,

---

[3]) II. Ziffer 2.

daß es vielmehr zur Deckung des Bedarfs in dem Bankgeschäft der Reklamanten versandt worden sei, mit verschiedenen beweiskräftigen Tatsachen und Gründen belegt. Der Staatsanwalt habe, ohne dagegen einen einzigen Gegenbeweis vorzubringen, diese Erklärung der Reklamanten verworfen und die Entscheidung des Gerichts erster Instanz, welches der Ansicht des Staatsanwalts beipflichte, sei daher auch vom Standpunkt der Beweisführung rechtswidrig.

6. Es sei freilich nicht zu leugnen, daß Niutschwang nicht nur zur Zeit der Aufbringung, sondern schon seit der Zeit vor dem japanisch-russischen Krieg unter russischer Gewalt gestanden habe. Aber man müsse dieses besetzte Gebiet nicht einem gewöhnlichen Okkupationsgebiet gleichstellen. Denn Niutschwang sei ein dem Handel der Mächte offenstehender Hafen und kein Kriegs- oder Blockadehafen. Es könne nicht mit nur während des Krieges besetzten Gebieten, wie zum Beispiel der Song To Bucht, der Taubenbucht und der Sho Ping Insel bei Port Arthur auf eine Stufe gestellt werden. Wenn relative Konterbandegüter, d. h. Güter, wie sie im § 14 der Seeprisenordnung[4]) aufgestellt seien, nach der Song To Bucht usw. bestimmt wären, so werde jedermann dem zustimmen, wenn man annehme, daß sie direkt für die russischen Truppen bestimmt seien und daher als Kriegskonterbande eingezogen werden müßten. Wenn man aber einen solchen Fall und den Fall, wo die Güter nach Niutschwang bestimmt seien, gleichstelle, so entspreche das nicht dem wahren Sinne der japanischen Seeprisenordnung und des Völkerrechts über die Behandlung neutralen Gutes Besonders seien auch die zur Verhandlung stehenden Silbermünzen kurantes Geld, wie es unter den Chinesen und den in- und ausländischen Kaufleuten Kurs habe. Von anderen Konterbandegütern, wie Lebensmitteln und dergleichen, sei es weit verschieden und es lägen Gründe vor, nach denen man nicht auf Gebrauch seitens der Truppen schließen müsse. Beispielsweise sei zwischen Lebensmitteln, welche zum Gebrauch für die Russen, und solchen, welche zum Gebrauch für die Chinesen dienen sollten, ein großer Unterschied, so daß man, wenn Lebensmittel, welche für Russen geeignet seien, in großer Menge nach Niutschwang bestimmt würden, diese wohl als Konterbande ansehen könne. Geld sei aber nicht nur bei Truppen verwendbar, und da auch die Menge des hier versandten Geldes im Handel mit den großen Mengen Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl keinen Überschuß lassen würde, so könne man es nicht mit Lebensmitteln vergleichen und als Truppenbedarf ansehen.

7. Niutschwang sei ein Handelshafen. Daher müsse man einen Fall von bedingter Kriegskonterbande wie Geld besonders sorgfältig überlegen. Deshalb werde besonders die rechtliche Auffassung der

[4]) V.

Stellung Niutschwangs der Beachtung empfohlen, welche mit der diplomatischen Frage über den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl eng verknüpft sei. Dieselbe sei folgende: Die Verhandlungen betreffend die Frage, ob die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. aus Niutschwang verboten werden solle, hätten zu dem Resultat geführt, daß die Ausfuhr gestattet sein solle, wenn garantiert werde, daß die Güter nicht beim Militär zur Verwendung kommen würden. Dieses sei der Kaiserlichen Regierung mittels Berichts des in China akkreditierten Kaiserlichen Gesandten vom 18. April 1904 mitgeteilt worden, und Japan habe diese Tatsache, daß die Bohnen, Bohnenkuchen usw. nach japanischen Häfen ausgeführt werden würden, mit Freuden begrüßt.

Wenn daher auch Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, so sei es doch ein diplomatisches Faktum, daß der Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Japan, Rußland, China und anderen neutralen Staaten gutgeheißen sei; und darin liege ein wichtiger Grund, weshalb die vorliegende Sache nicht allein daraufhin, daß Rußland Niutschwang besetzt habe, entschieden werden könne.

Denn wenn die Mächte so den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. übereinstimmend gestattet hätten, so falle auch das Resultat dieses Handels, nämlich daß die Kaufleute den Preis für die verkauften Waren in Empfang nähmen, in den Bereich dieses übereinstimmend gestatteten Handels. Demnach könne das Silbergeld, welches als Preis für die Bohnen, Bohnenkuchen usw. eingenommen sei, vorausgesetzt, daß es nicht an die russischen Truppen gehe, nicht eingezogen werden.

Daß aber das zur Verhandlung stehende Geld der Kaufpreis für frühere Bohnen, Bohnenkuchen usw.; sowie Kapital für den auch in Zukunft erlaubten Einkauf derselben; und daß es kleines Geld sei, wie es für solche Einkäufe nötig sei; kurz, daß es in jeder Beziehung im Rahmen harmlosen Handelsverkehrs stehe, alles dies gehe aus den eingereichten Beweisen klar hervor.

Da die Absicht des Völkerrechts und der Seeprisenordnung dahin gehe, die Rechte neutraler Staatsangehöriger zu achten, so werde um äußerste Unparteilichkeit bei Beurteilung der zum Beweise ungefälschter Tatsachen eingereichten Beweisdokumente gebeten.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

Zur Einziehung von Gütern auf Grund der Annahme, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden und daher Konterbande seien, sei es nicht unbedingt erforderlich darzulegen, daß diese Annahme sich auf Beweise gründe. Im Falle, daß nach der Art der Güter, den Verhältnissen des Einfuhrortes und anderen Umständen angenommen werden könne, daß die Güter zum

Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden, habe das Prisengericht nach freier Überzeugung zu befinden.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei in China geprägt und habe in Niutschwang sowie auch in den verschiedenen Gegenden der Mandschurei Kurs. Es sei alles eine und dieselbe Art kleinen Silbergeldes, wie es zum Lohn für Tagelöhner sowie zum Einkauf der zum Haus- und persönlichen Gebrauch dienenden Gegenstände am geeignetsten, zur Zahlung bei großen geschäftlichen Transaktionen jedoch am allerungeeignetsten sei. Es sei bequem für kleine, aber äußerst unbequem für große Zahlungen.

Zur Zeit, als das Geld in Niutschwang habe eingeführt werden sollen, sei, wie das Urteil erster Instanz sage, Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen und die in Port Arthur und den verschiedenen Teilen der Mandschurei liegenden russischen Armee- und Marinetruppen seien von diesem Platz als Bezugsort für ihren Kriegsbedarf abhängig gewesen, und die meisten Lebensmittel und sonstigen Gegenstände, die der Feind nötig gehabt habe, seien von dort geliefert worden. Da aber infolge der andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine das Kriegspapiergeld, welches in Niutschwang und auch in verschiedenen Teilen der Mandschurei Kurs gehabt habe, sehr im Kredit gesunken sei, so seien bei der Zahlung der Preise für requirierte Gegenstände und der Löhne für Menschen- und Pferdearbeit, d. h. also bei den kleinen Zahlungen plötzlich Schwierigkeiten entstanden. Daher seien Klagen über das Bedürfnis nach kleinem Hartgeld, insbesondere Geld wie dem zur Verhandlung stehenden, laut geworden, und man sei auch bezüglich dieses auf Niutschwang als Lieferungsort angewiesen gewesen.

Die Reklamanten hätten daraufhin unter Erleidung von allerhand Schwierigkeiten und unter großem Risiko die Kommission und Versicherung gezahlt und viele Tausend Yen weit von Shanghai nach Niutschwang einführen wollen. Die Frage, wie das Bedürfnis hierfür entstanden sei, beantworteten sie damit,

> es sei die Folge einseitigen Wechselverkehrs; ferner diene das Geld als Kapital zum Einkauf der von Niutschwang nach Shanghai ausgeführten Bohnen, Bohnenkuchen und des Bohnenöls, auch sei der Wertunterschied zwischen Silber und Papier in Niutschwang so groß geworden, daß der Kurs für Silber den für Papier bis um 20 und 30 % überstiegen habe und es einträglich gewesen sei, bares Silbergeld von Shanghai kommen zu lassen.

Niutschwang sei aber seit langer Zeit von den Russen okkupiert gewesen und die von dort zur Ausfuhr gelangenden Bohnen, Bohnenkuchen usw. seien von ihnen entweder als Nahrungsmittel oder Brenn-

mittel requiriert worden. Auch sei, um den Gegner in Verlegenheit zu bringen, die Ausfuhr derselben streng verboten worden, so daß eine Ausfuhr der Hauptexportartikel Bohnen, Bohnenkuchen usw. fast gar nicht stattgefunden habe.

Dagegen seien die Kriegsbedürfnisse der russischen Truppen in der Gegend von Niutschwang immer größer geworden und neben der gewöhnlichen Einfuhr sei die Einfuhr von Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsgegenständen sehr gewachsen, so daß Ein- und Ausfuhr völlig aus dem Gleichgewicht gekommen und demzufolge natürlich in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai zahlreich und in Shanghai zahlbare Wechsel gering geworden seien. So seien in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai leicht und billig käuflich gewesen. Wenn daher die Reklamanten in ihrem Geschäftsbetrieb in Shanghai vereinnahmte Gelder nach Niutschwang zu schicken gehabt hätten, so hätten sie, anstatt das Risiko des Transports und die Kommission und die sonstigen Kosten bei Übersendung von barem Gelde zu tragen, lieber mit dem Gelde in Niutschwang zahlbare Wechsel kaufen sollen, bei deren Übersendung sie zugleich Bequemlichkeit und Vorteil gehabt haben würden. Daß ein in Geschäften scharfsinniger chinesischer Kaufmann, besonders ein Bankfirmeninhaber, wie die Reklamanten es seien, ein bequemes und vorteilhaftes Verfahren außer Acht lassen und ein unbequemes und unvorteilhaftes Verfahren wählen und vorsätzlich Schaden und Risiko aufsuchen solle, sei kaum glaublich.

Zudem sei, wie oben dargetan, die Ausfuhr der Hauptexportartikel Bohnen, Bohnenkuchen usw. fast gänzlich ins Stocken geraten, so daß ein Bedürfnis, Kapital zum Einkauf bereit zu halten, nicht vorgelegen habe.

Daß ferner zwischen Silber und Papier in der Gegend von Niutschwang eine so außerordentlich große Wertdifferenz bestanden habe, so daß eine Übersendung von barem Gelde von Vorteil gewesen wäre, sei nur eine mündliche Behauptung der Reklamanten, welcher man mangels anderer Grundlagen schwer Glauben schenken könne.

So könne man, wie dargetan, welchen Punkt der Reklamation man auch erwägen möge, aus keinem derselben ein Bedürfnis für die Sendung des baren Geldes entnehmen.

Dagegen hätten die russischen Truppen zur Deckung ihres Kriegsbedarfs chinesisches Geld und insbesondere kleine Münze, wie die zur Verhandlung stehende, dringend nötig gehabt. Wenn daher die Reklamanten, ohne Bedürfnis für ihr Geschäft, mühsam viele Tausend Yen kleines Geld gesammelt, vorsätzlich die Gefahr des Transports getragen, Kommission, Versicherungsprämie und Fracht bezahlt hätten, um diesesGeld nach Niutschwang zu schaffen, so sei es ohne viel Worte

offenbar, daß sie darin dem plötzlichen Bedürfnis der russischen Truppen hätten nachkommen wollen.

Selbst einmal zugegeben, das Geld habe nicht besonders eingeführt werden sollen, um dem plötzlichen Bedarf der russischen Truppen zu entsprechen, so müsse man doch vermuten, daß es, wenn es nach Niutschwang gekommen wäre, jedenfalls zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde. Daher sei es zutreffend, daß das Urteil erster Instanz auf Grund dieser Tatsachen unter Berücksichtigung der damaligen Umstände angenommen habe, daß das zur Verhandlung stehende Geld sofort nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde, und die Berufung der Reklamanten sei unbegründet.

2. Die Reklamanten behaupteten:

> Neben der Notwendigkeit des zur Verhandlung stehenden Geldes für die russischen Truppen in Niutschwang habe es aber auch an Bedürfnis für dasselbe im Handelsbetriebe Niutschwangs nicht gefehlt. Es sei aber unbillig, dies sonstige Bedürfnis gar nicht zu berücksichtigen und, weil die russischen Truppen Geld bedurft hätten, zu entscheiden, daß es ihnen geliefert worden wäre.

Das Urteil erster Instanz habe aber nicht lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen das zur Verhandlung stehende Geld nötig gehabt hätten, so entschieden. Nach den Verhältnissen Niutschwangs zur Zeit der Einfuhr; nach der Tatsache, daß eine Notwendigkeit, bares Geld zu senden, nicht vorgelegen habe; und nach verschiedenen sonstigen Tatsachen sei es schwer anzunehmen, daß die Reklamanten, wie sie behaupteten, das zur Verhandlung stehende Geld, weil sie es in ihrem Handelsbetrieb gebraucht hätten, eingeführt hätten. Dagegen hätten die russischen Truppen in ihrem Geldbedarf Mangel gelitten. Aus diesen Gründen habe das Urteil erster Instanz geschlossen, daß das Geld nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch für die russischen Truppen geliefert worden wäre. Es habe also nicht, ohne das damalige Bedürfnis in Handelskreisen zu berücksichtigen, in willkürlicher Weise lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen Geld nötig gehabt hätten, entschieden, daß es zu ihrem Gebrauch dienen würde.

Nach dem Ausgeführten seien die Behauptungen der Reklamanten alle unbegründet und das Urteil erster Instanz zutreffend. Daher sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul in Niutschwang, Segawa, hat berichtet, daß

Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamtes geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Gelder aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand. Der Feind hatte dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien.[5]) Da es demnach offenbar ist, daß die Tatumstände zu der Annahme berechtigen, daß auch das zur Verhandlung stehende, von dem Reklamanten für die Einfuhr nach Niutschwang bestimmte Silbergeld zum Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, so muß man sagen, daß es die Voraussetzungen, welche es zu Konterbande machen, erfüllt.[6])

In einem Berichte des obengenannten Kaiserlichen Konsuls heißt es, daß

> die russische Regierung beim Beginn des Baus der mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papierrubel benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Plätzen Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden und in der Mandschurei habe dabei ein Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über einen Krieg zwischen Japan und Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach dem Ausbruch des Krieges die Russen einmal unterliegen würden, die russischen Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Von November oder Dezember dieses Jahres bis

[5]) V. § 5. — [6]) II. Ziffer 2.

zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 habe der Umlauf des Papiergeldes eine starke Abnahme erfahren und dasselbe sei von 1 Dollar 30—40 Cents häufig auf 1 Dollar 10 Cents gefallen, und nur, dank den Bestrebungen der Niederlassungen der russisch-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten, den Kredit des Papiergeldes aufrecht zu erhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß sein Umlauf ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yingkow kamen, hätten die Chinesen, welche Papierrubel gehabt hätten, darin gewetteifert, diese zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurs gegen Silbergeld gewechselt werden könnten, so hätten Geldwechsler in Yingkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und mit ungeheurem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte also der Rubelschein schon beim Beginn des japanisch-russischen Krieges im Verkehr unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachricht von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yingkow gekommen war, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wiederherzustellen, es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seinen Kurs verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation so war, daß die russischen Truppen, zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und zur Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß chinesisches Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls Ijuin in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

Mit der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland seien unter vielen Chinesen Zweifel über die Einlösbarkeit der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien, und der Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und unter den russischen Regierungslieferanten seien nur sehr wenig Rubelscheine in Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß

sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hand bekommen hätten, so hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die russischen Truppen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war nur gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt für Kaufleute, die großen Gewinn erzielen wollten. Daher hat der Rubelschein auch die Requisitionen der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht zahlen können. Aus allem diesen geht klar hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Krieges die Hauptprodukte Niutschwangs Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl, wie auch die Reklamanten behaupten, verhandelt worden sind, so bestand daneben doch die Tatsache, daß auf der anderen Seite Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten, die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung der Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jener Warenhandel in Betrieb gewesen sei, auf keinen Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die geschäftlich scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden. Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma Täng Ming Chien, welche eine volle Ladung von Kriegskonterbande heimlich nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, zugleich mit dieser Konterbande auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes der gleiche gewesen ist wie der der Einfuhr der übrigen Konterbandeladung, nämlich Lieferung zum Gebrauch der russischen Truppen. Demnach ist es durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz die Einziehung des Geldes ausgesprochen hat.

Da Personen, welche Schleichimport treiben, immer genötigt sind, mit allen Mitteln den Verdacht abzulenken und die Spuren zu verheimlichen, so kann die Tatsache, daß man in Shanghai beim Zollamt öffentlich

die Ausfuhrformalitäten erfüllt hat, nicht als ein Beweis erachtet werden, welcher geeignet sei, der obigen Annahme entgegenzustehen.

Wenn man die von den Reklamanten angeführten Beweise betrachtet, so können sie lediglich zu der Vermutung führen, daß in jedem Jahre Fälle von Einfuhr kleinen Silbergeldes nach Niutschwang vorkommen. Für die Behauptung aber, daß, obgleich eine Gelegenheit, großen Gewinn zu erzielen, vorhanden war, diese Gelegenheit nicht berücksichtigt worden sei und das Geld für die alljährlich wiederkehrenden Handelszwecke dienen sollte, ist keinerlei Beweis erbracht worden.

Die Reklamanten behaupten, daß es nicht zu bestreiten sei, daß die Verwendung von Silbergeld sich nicht auf die russische Armee und Marine beschränke, sondern daß es allgemein im kaufmännischen Verkehr unter den Chinesen verwendbar sei. Was indes das von den Reklamanten einzuführen beabsichtigte Silbergeld angeht, so ist aus den Tatumständen die Annahme, daß dasselbe zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde, ganz offenbar berechtigt. Dasselbe kann daher, gerade wie auf Grund derselben Tatumstände der gleichen Annahme bei Lebensmitteln wie Reis und Weizenmehl nichts im Wege steht, als Konterbande angesehen werden.

Da ferner der Grund dafür, daß Lebensmittel, Geld usw., wenn sie nach feindlichem Gebiet gehen oder zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, als Konterbande gelten, der ist, daß man dagegen ist, daß solche Güter im Ende die Kriegsfähigkeit des Feindes unterstützen, so ist die Frage, ob ihr Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, für die Bestimmung, ob ein Konterbandetransport vorliegt oder nicht, nicht von wesentlicher Bedeutung. Wenn der Bestimmungsort ein Kriegshafen oder ein Blockadehafen ist, so liefert das nur einen Umstand, welcher die Vermutung, daß die dorthin bestimmten Güter Konterbande sind, erleichtert. Daher ist auch dieser Punkt der Berufung nicht anzuerkennen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Shing Pu Saw, in Firma Ying Yu Hao, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori, sichome Nr. 54.

In der Prisensache, betreffend Ladung des englischen Dampfers „Hsi-Ping", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Hsi-Ping" befindlichen, an die Firma Ying Yu Hao versandten 5 Kisten mexikanische Dollar werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 5 Kisten mexikanische Dollar sind alle kleines chinesisches Silbergeld. Sie sind von der Transportfirma Kai Ping Chiang in Shanghai, China, auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping" verladen und am 11. Juli 1904 an die Firma Ying Yu Hao in Niutschwang, China, abgesandt worden. Als am 14. d. M., 8 Uhr vormittags, der Dampfer „Hsi-Ping" ungefähr 6½ Seemeilen nördlich von der Insel Kaiming bei dem Shantung-Vorgebirge in China von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht wurde, weil er Kriegskonterbande führe, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Gelder mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Hongkong Maru", Inouye Tshio, den Bericht des Marineoberleutnants Kamura Yasumasa über die Durchsuchung der „Hsi-Ping", das Tagebuch, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns R. Mac Farlane, des 1. Offiziers E. B. Hayes, der Kompradores Paw Meng Ching und N. Wai Meng, des Passagiers Täng Ming Chien, durch die Konnossemente, das Ladungsverzeichnis und die Frachtbriefe.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant betreibe in Niutschwang ein Geschäft, in welchem er Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl einkaufe, welche er nach Shanghai und anderen Häfen ausführe. Er habe das zur Verhandlung stehende Silbergeld von Shanghai kommen lassen, weil die Zeit zum Einkauf seiner Handelswaren gekommen gewesen sei und als Resultat der Neigung der Handelsbeziehungen zu einem einseitigen Wechselverkehr Kapital nötig gewesen sei.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch nicht zu ihrem Gebrauch geliefert werden sollen.

Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Der Reklamant hat zum Beweis der obigen Tatsachen verschiedene Dokumente eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Sie seien daher Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt worden sind, so kann je nach den Umständen angenommen werden, daß sie zum Gebrauch dieser Truppen dienen werden.

Niutschwang war zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Papiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld, wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Es wird demnach für Kriegskonterbande angesehen[1]) und weder die Ausführungen des Vertreters der Reklamation noch die von ihm eingereichten verschiedenen Beweisdokumente sind imstande, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.[2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Shing Pu Saw, in Firma Ying Yu Hao, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk, Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takagi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho sichome Nr. 3. und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori sichome Nr. 54.

1) II. Ziffer 2. — 2) V. § 43.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend Ladung des Dampfers „Hsi-Ping", welcher am 14. Juli 1904 auf 37° 34' n. Br. und 122° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht worden ist, auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Hsi-Ping" befindlichen, an die Firma Ying Yu Hao versandten 5 Kisten mexikanischer Dollars erkannt.

Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten, die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw in Firma Ying Yu Hao durch die Rechtsanwälte Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung der Prozeßvertreter Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu sind folgende:

Es werde Aufhebung des am 17. Dezember 1904 von dem Prisengericht in Sasebo abgegebenen Urteils auf Einziehung der auf dem englischen Dampfer „Hsi-Ping" verschifften 5 Kisten mexikanischer Dollars und Freigabe derselben beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Reklamanten betrieben in Niutschwang ein Ausfuhrgeschäft in Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl. Bei der Ausfuhr dieser Güter nach Shanghai nähmen sie den Preis dafür in Shanghai ein und die Übersendung dieses Geldes nach Niutschwang werde entweder durch Ankauf in Niutschwang zahlbarer Wechsel oder in Form baren Geldes bewerkstelligt. Auch in Fällen, wo Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl nach anderen Plätzen wie Shanghai ausgeführt würden, werde der Preis bisweilen in Shanghai bezahlt. Denn als Zentrum des chinesischen Handels sei Shanghai auch der Mittelpunkt des Geldumlaufs. So habe der Agent des Reklamanten in Shanghai das zur Verhandlung stehende Geld in der beschriebenen Weise im Betriebe des Geschäfts vereinnahmt, bei einem Wechsler gewechselt und an die Firma Ying Yu Hao in Niutschwang geschickt.

Daß bares Silbergeld geschickt worden sei, habe seinen Grund darin, daß gerade in Niutschwang die Zeit für die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. gekommen gewesen sei. Denn da die Exportfirma Ying Yu Hao in der Regel Zahlung für die Bohnen in kleinem Silbergeld leiste, sei es nötig gewesen, bares Geld zu schicken. Dieses sei einer der Gründe, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar geschickt worden sei. Wenn in Niutschwang Silbergeld reichlich und der Kurs für in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai niedrig gewesen wäre, so wäre es allerdings nicht nötig gewesen, daß der Agent der Reklamanten extra Silbergeld hätte schicken sollen. In Niutschwang

habe es aber an Silbergeld gefehlt, und der Wechselkurs auf Niutschwang sei in Shanghai hoch gewesen, so daß selbst nach Zahlung der Fracht und Versicherung die Sendung von barem Geld immer noch geschäftlich vorteilhaft und außerdem notwendig gewesen sei. Das sei der zweite Grund, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar versandt worden sei. Die obigen Tatsachen gingen hervor aus den Beweisstücken Nummer 2, 3, 5 bis 7 und 9 bis 11.

2. Daß der Agent der Reklamanten das zur Verhandlung stehende Silbergeld an die Firma Ying Yu Hao in Niutschwang geschickt habe, sei, wie dargetan, eine für eine Exportfirma natürliche Maßnahme, die mit den russischen Truppen in keinerlei Beziehung stehe. Wenn man annehme, daß es zulässig sei, eine derartige reine Handelstransaktion für unerlaubt zu erklären und die auf der Reise befindlichen Güter einzuziehen, so bedeute das eine Entziehung des Rechts, Gewerbe zu treiben. Von etwas dergleichen, wie insbesondere auch davon, daß neutralen Staatsangehörigen das Recht auf ihr gewöhnliches Gewerbe in ihrem eigenen Lande entzogen werden könne, habe man bislang in der Praxis und Wissenschaft des Kriegsvölkerrechts noch niemals etwas gehört.

3. Der Dampfer „Hsi-Ping“ habe seine Absicht, nach Niutschwang und anderen Häfen zu gehen, in Shanghai Zeitungen bekannt gemacht, und der englische Konsul habe die Abreise zwecks Gütertransports nach Niutschwang gutgeheißen. Auch das Zollamt in Shanghai habe die öffentlich nach Niutschwang gehende Ladung passieren lassen. Daher habe der Agent der Reklamanten ohne weitere Überlegung ganz unbefangen dem Schiffe das zur Verhandlung stehende Silbergeld zur Beförderung übergeben. Danach sei die Beschlagnahme, von der Einziehung nicht zu reden, im höchsten Grade unerwartet gekommen.

Wenn man das Geld wirklich heimlich habe absenden wollen, um es zum Gebrauch der russischen Truppen dienen zu lassen, so hätte man ein so öffentliches Transportverfahren nicht wählen sollen. Daß man doch ein solches Verfahren eingeschlagen habe, liefere reichlichen Grund für die Vermutung, daß böser Glaube dabei nicht vorgelegen habe.

4. In dem Urteil erster Instanz werde zur Begründung folgendes gesagt:

> Niutschwang sei zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen und habe als ein Hauptetappenort gedient. Außerdem habe das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es sei bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, benötigt worden sei,

um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es müsse daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Daraufhin aber, daß Niutschwang ein Hauptetappenort der russischen Truppen sei, annehmen zu wollen, daß alle dorthin eingeführten Güter zum Gebrauch der Truppen geliefert würden, sei unbillig streng und widerlaufe auch den Tatsachen. Daß, wenn auch Niutschwang zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, deshalb der Handel Niutschwangs nicht in Stillstand geraten, sondern tatsächlich ausgeübt worden sei, könne man aus den das Beweisstück Nr. 15 bildenden telegraphischen Mitteilungen der Niutschwang-Filiale der offenen Handelsgesellschaft Mitsui Bussan über die Handelslage in Niutschwang bis zum Juli des vorigen Jahres entnehmen. Wenn später die chinesische Zollstatistik für das Jahr 1904 erscheinen werde, so würden sich diese Tatsachen bestätigen.

Selbst angenommen, die russischen Truppen hätten Geld, wie das zur Verhandlung stehende, nötig gehabt, so sei es doch unsinnig, ohne zu fragen, wem es gehöre, anzunehmen, daß es unbedingt an die Truppen geliefert worden wäre. Auch sprächen die Tatsachen nicht dafür. Vielmehr müsse grundsätzlich angenommen werden, daß, wenn die Reklamanten, welche ein Exportgeschäft hätten, von Shanghai, woher sie ihre Kapitalien geliefert bekämen, nach Niutschwang, dem Sitz ihres Geschäfts, Geld, welches zum Betriebe des Geschäfts erforderlich sei, befördern ließen, dieses Geld im Betriebe des Geschäfts der Reklamanten zur Verwendung kommen solle. Wenn man diese natürliche Vermutung umstürzen wolle, so bedürfe es dazu unter allen Umständen sicherer Gründe und Beweise. Wenn daher das Urteil erster Instanz auf die verzeichneten vagen Gründe eine Annahme aufgestellt habe, welche dieser natürlichen Vermutung widerspreche, so sei das auch vom Standpunkt des Beweisrechts unzutreffend.

5. Silbergeld sei sogenannte bedingungsweise Konterbande. Da es demnach nur in den beiden Fällen: (1) daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei; (2) daß es nach feindlichem Gebiet bestimmt sei, und angenommen werden müsse, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würde, Kriegskonterbande sei,[3]) so sei es nötig, für die Behauptung, daß es Konterbande sei, Beweise beizubringen, welche dartäten, daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen sei oder daß es zu ihrem Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Wenn man also bei der Annahme, daß Konterbande nach dem Fall „(2)" vorliege, einfach so folgere, daß die Güter, weil sie nach

[3]) II. Ziffer 2.

einem von den feindlichen Truppen besetzten Ort gesandt würden, auch zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden würden, so schließe man aus dem Vorhandensein der ersten der beiden Bedingungen, welche dieser Fall erfordere, ohne weiteres auf das Vorhandensein auch der zweiten Bedingung. Das sei im Erfolg dasselbe, als wenn die zweite Bedingung überflüssigerweise geschrieben worden sei, und laufe darauf hinaus, daß die bedingte Kriegskonterbande des Falles „(2)" keinen Unterschied von der absoluten Konterbande aufweise, so daß der Sinn, welcher der Unterscheidung dieser beiden zugrunde liege, völlig zunichte gemacht werde.

Man werde aber vielleicht behaupten, die Grundlage, auf welche hin das Gericht erster Instanz das zur Verhandlung stehende Geld als Konterbande angesehen habe, beschränke sich nicht nur darauf, daß das Geld nach einem vom Feinde besetzten Platz bestimmt sei, sondern es sei auch die weitere Begründung beigefügt, daß die feindliche Armee oder Marine es benutzen werde. Demgegenüber sei aber folgendes zu bemerken: Jedermann könne in allen Umständen Geld gebrauchen, und die Verwendbarkeit desselben beschränke sich nicht auf die russische Armee oder Marine. Wenn demnach dafür, daß nur die russische Armee oder Marine das zur Verhandlung stehende Geld gebrauchen werde, keine besonderen Gründe vorlägen, so gebe die obengenannte weitere Begründung des Urteils der ersten Instanz auf die Frage, inwiefern die Annahme berechtigt sei, daß das zur Verhandlung stehende Geld bei den russischen Truppen zur Verwendung kommen werde, die Antwort, man müsse annehmen, daß es bei den russischen Truppen zur Verwendung gekommen sein würde, weil diese es zu verwenden genötigt gewesen seien. Das sei Beantwortung einer Frage mit derselben Frage.

Obwohl den Reklamanten die Beweislast nicht obliege, hätten sie ihre Behauptungen, daß das zur Verhandlung stehende Geld weder für die russischen Truppen bestimmt, noch zu ihrem Gebrauch zu liefern gewesen, daß es vielmehr zur Deckung des Bedarfs in dem Geschäft der Reklamanten versandt worden sei, mit verschiedenen beweiskräftigen Tatsachen und Gründen belegt. Der Staatsanwalt habe, ohne dagegen einen einzigen Gegenbeweis vorzubringen, diese Erklärung der Reklamanten verworfen, und die Entscheidung des Gerichts erster Instanz, welches der Ansicht des Staatsanwalt beipflichte, sei daher auch vom Standpunkt der Beweisführung rechtswidrig.

6. Es sei freilich nicht zu leugnen, daß Niutschwang nicht nur zur Zeit der Aufbringung, sondern schon seit der Zeit vor dem japanisch-russischen Krieg unter russischer Gewalt gestanden habe. Aber man müsse dieses besetzte Gebiet nicht einem gewöhnlichen Okkupationsgebiet gleichstellen. Denn Niutschwang sei ein dem Handel der Mächte

offenstehender Hafen und kein Kriegs- oder Blockadehafen. Es könne nicht mit nur während des Krieges besetzten Gebieten wie zum Beispiel der Song To-Bucht, der Taubenbucht und der Sho Ping-Insel bei Port Arthur auf eine Stufe gestellt werden. Wenn relative Konterbandegüter, das heißt Güter, wie sie im § 14 der Seeprisenordnung[4]) aufgestellt seien, nach der Song To-Bucht usw. bestimmt wären, so werde jedermann dem zustimmen, wenn man annehme, daß sie direkt für die russischen Truppen bestimmt seien und daher als Kriegskonterbande eingezogen werden müßten. Wenn man aber einen solchen Fall und den Fall, wo die Güter nach Niutschwang bestimmt seien, gleichstelle, so entspreche das nicht dem wahren Sinne der japanischen Seeprisenordnung und des Völkerrechts über die Behandlung neutralen Gutes. Besonders seien auch die zur Verhandlung stehenden Silbermünzen kurantes Geld, wie es unter den Chinesen und den in- und ausländischen Kaufleuten Kurs habe. Von anderen Konterbandegütern, wie Lebensmitteln und dergleichen sei es weit verschieden, und es lägen Gründe vor, wonach man nicht auf Gebrauch seitens der Truppen schließen müsse. Beispielsweise sei zwischen Lebensmitteln, welche zum Gebrauch für die Russen, und solchen, welche zum Gebrauch für die Chinesen dienen sollten, ein großer Unterschied, so daß man, wenn Lebensmittel, welche für Russen geeignet seien, in großer Menge nach Niutschwang bestimmt würden, diese wohl als Konterbande ansehen könne. Geld sei aber nicht nur bei Truppen verwendbar, und da auch die Menge des hier versandten Geldes im Handel mit den großen Mengen Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl keinen Überschuß lassen würde, so könne man es nicht mit Lebensmitteln vergleichen und als Truppenbedarf ansehen.

7. Niutschwang sei ein Handelshafen. Daher müsse man einen Fall von bedingter Kriegskonterbande wie Geld besonders sorgfältig überlegen. Daher werde besonders die rechtliche Auffassung der Stellung Niutschwangs der Beachtung empfohlen, welche mit der diplomatischen Frage über den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl eng verknüpft sei. Dieselbe sei folgende: Die Verhandlungen betreffend die Frage, ob die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. aus Niutschwang verboten werden solle, hätten zu dem Resultat geführt, daß die Ausfuhr gestattet sein solle, wenn es garantiert werde, daß die Güter nicht beim Militär zur Verwendung kommen würden. Dieses sei der Kaiserlichen Regierung mittels Berichts des in China akkreditierten Gesandten vom 18. April 1904 mitgeteilt worden, und Japan habe diese Tatsache, daß die Bohnen, Bohnenkuchen usw. nach japanischen Häfen ausgeführt werden würden, mit Freuden begrüßt.

Wenn daher auch Niutschwang von den russischen Truppen be-

---

[4]) V.

setzt gewesen sei, so sei es doch ein diplomatisches Faktum, daß der Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Japan, Rußland, China und anderen neutralen Staaten gutgeheißen sei. Darin liege ein wichtiger Grund, weshalb die vorliegende Sache nicht allein daraufhin, daß Rußland Niutschwang besetzt habe, entschieden werden könne. Denn wenn die Mächte so den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. übereinstimmend gestattet hätten, so falle auch das Resultat dieses Handels, nämlich, daß die Kaufleute den Preis für die verkauften Waren in Empfang nähmen, in den Bereich dieses übereinstimmend gestatteten Handels. Demnach könne das Silbergeld, welches als Preis für die Bohnen, Bohnenkuchen usw. eingenommen sei, vorausgesetzt, daß es nicht an die russischen Truppen gehe, nicht eingezogen werden.

Daß aber das zur Verhandlung stehende Geld der Kaufpreis für frühere Bohnen, Bohnenkuchen usw.; sowie Kapital für den auch in Zukunft erlaubten Einkauf derselben; und daß es kleines Geld sei, wie es für solche Einkäufe nötig sei; kurz, daß es in jeder Beziehung im Rahmen harmlosen Handelsverfahrens stehe, alles dies gehe aus den eingereichten Beweisen klar hervor.

Da die Absicht des Völkerrechts und der Seeprisenordnung dahin gehe, die Rechte neutraler Staatsangehöriger zu achten, so werde um äußerste Unparteilichkeit bei Beurteilung der zum Beweise ungefälschter Tatsachen eingereichten Beweisdokumente gebeten.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Zur Einziehung von Gütern auf Grund der Annahme, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden und daher Konterbande seien, sei es nicht unbedingt erforderlich, darzulegen, daß diese Annahme sich auf Beweise gründe. Im Falle, daß nach der Art der Güter, den Verhältnissen des Einfuhrorts und anderen Umständen angenommen werden könne, daß die Güter zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden, habe das Prisengericht nach freier Überzeugung zu befinden.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei in China geprägt und habe in Niutschwang sowie auch in den verschiedenen Gegenden der Mandschurei Kurs. Es sei alles eine und dieselbe Art kleines Silbergeld, wie es zum Lohn für Tagelöhner sowie zum Einkauf der zum Haus- und persönlichen Gebrauch dienenden Gegenstände am geeignetsten, zur Zahlung bei großen geschäftlichen Transaktionen jedoch am allerungeeignetsten sei. Es sei bequem für kleine, aber äußerst unbequem für große Zahlungen. Zur Zeit, als das Geld in Niutschwang habe eingeführt werden sollen, sei, wie das Urteil erster Instanz sage, Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen, und die

in Port Arthur und den verschiedenen Teilen der Mandschurei liegenden russischen Armee- und Marinetruppen seien von diesem Platz als Bezugsort für ihren Kriegsbedarf abhängig gewesen, und die meisten Lebensmittel und sonstigen Gegenstände, die der Feind nötig gehabt habe, seien von dort geliefert worden. Da aber infolge der andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine das Kriegspapiergeld, welches in Nuitschwang und auch in verschiedenen Teilen der Mandschurei Kurs gehabt habe, sehr im Kredit gesunken sei, so seien bei der Zahlung der Preise für requirierte Gegenstände und der Löhne für Menschen- und Pferdearbeit, d. h. also bei den kleinen Zahlungen, plötzlich Schwierigkeiten entstanden. Daher seien Klagen über das Bedürfnis nach kleinem Hartgeld, besonders Geld wie dem zur Verhandlung stehenden, laut geworden, und man sei auch bezüglich dieses auf Niutschwang angewiesen gewesen.

Die Reklamanten hätten daraufhin unter Erleidung von allerhand Schwierigkeiten und unter großem Risiko die Kommission und Versicherung gezahlt und viele Tausend Yen weit, von Shanghai nach Niutschwang, einführen wollen. Die Frage, wie das Bedürfnis hierfür, entstanden sei, beantworteten sie damit,

> es sei die Folge einseitigen Wechselverkehrs; ferner diene das Geld als Kapital zum Einkauf der von Niutschwang nach Shanghai ausgeführten Bohnen, Bohnenkuchen und des Bohnenöls; auch sei der Wertunterschied zwischen Silber und Papier so groß geworden, daß der Kurs für Silber gegen Papier bis zu 20 und 30 % betragen habe und es einträglich gewesen sei, bares Silbergeld von Shanghai kommen zu lassen.

Niutschwang sei aber seit langer Zeit von den Russen okkupiert gewesen, und die von dort zur Ausfuhr gelangenden Bohnen, Bohnenkuchen usw. seien von ihnen entweder als Nahrungs- oder Brennmittel requiriert worden. Auch sei, um den Gegner in Verlegenheit zu bringen, die Ausfuhr derselben streng verboten worden, so daß eine Ausfuhr der Hauptexportartikel: Bohnen, Bohnenkuchen usw. fast gar nicht stattgefunden habe.

Dagegen seien die Kriegsbedürfnisse der russischen Truppen in der Gegend von Niutschwang immer größer geworden, und neben der gewöhnlichen Einfuhr sei die Einfuhr von Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsgegenständen sehr gewachsen, so daß Ein- und Ausfuhr völlig aus dem Gleichgewicht gekommen und demzufolge natürlich in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai zahlreich, und in Shanghai zahlbare Wechsel gering geworden seien. So seien in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai leicht und billig käuflich gewesen. Wenn daher die Reklamanten in ihrem Geschäftsbetrieb in Shanghai ver-

einnahmte Gelder nach Niutschwang zu schicken gehabt hätten, so hätten sie, anstatt das Risiko und die Kommission und die sonstigen Kosten bei Übersendung von barem Geld zu tragen, lieber mit dem Gelde in Niutschwang zahlbare Wechsel kaufen sollen, bei deren Übersendung sie zugleich Bequemlichkeit und Vorteil gehabt haben würden. Daß ein in Geschäften scharfsinniger chinesischer Kaufmann, besonders Bankfirmeninhaber, wie die Reklamanten es seien, ein bequemes und vorteilhaftes Verfahren außer acht lassen und ein unbequemes und unvorteilhaftes Verfahren wählen und vorsätzlich Schaden und Risiko aufsuchen solle, sei kaum glaublich.

Zudem sei, wie oben dargetan, die Ausfuhr der Hauptexportartikel Bohnen, Bohnenkuchen usw. fast gänzlich ins Stocken geraten, so daß ein Bedürfnis, Kapital zum Einkauf bereit zu halten, nicht vorgelegen habe.

Daß ferner zwischen Silber und Papier in der Gegend von Niutschwang eine so außerordentlich große Wertdifferenz bestanden habe, so daß eine Übersendung von barem Gelde von Vorteil gewesen wäre, sei nur eine mündliche Behauptung der Reklamanten, welcher man mangels anderer Grundlagen schwer Glauben schenken könne.

So könne man, wie dargetan, welchen Punkt der Reklamanten man auch erwägen möge, aus keinem derselben ein Bedürfnis für die Sendung des baren Geldes entnehmen.

Dagegen hätten die russischen Truppen zur Deckung ihres Kriegsbedarfs chinesisches Geld und insbesondere kleine Münze, wie die zur Verhandlung stehende, dringend nötig gehabt. Wenn daher die Reklamanten, ohne Bedürfnis für ihr Geschäft, mit vieler Mühe viele Tausend Yen kleines Geld gesammelt, vorsätzlich die Gefahr des Transports getragen, Kommission, Versicherungsprämie und Fracht bezahlt hätten, um dieses Geld nach Niutschwang zu schaffen, so sei es ohne viel Worte offenbar, daß sie darin dem plötzlichen Bedürfnis der russischen Truppen hätten nachkommen wollen.

Selbst einmal zugegeben, das Geld habe nicht besonders eingeführt werden sollen, um dem Bedarf der russischen Truppen zu entsprechen, so müsse man doch vermuten, daß es, wenn es nach Niutschwang gekommen wäre, jedenfalls zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde. Daher sei es zutreffend, daß das Urteil erster Instanz auf Grund dieser Tatsachen unter Berücksichtigung der damaligen Umstände angenommen habe, daß das zur Verhandlung stehende Geld sofort nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde. Daher sei die Berufung der Reklamanten unbegründet.

Die Reklamanten behaupteten:

Neben der Notwendigkeit des zur Verhandlung stehenden

Geldes für die russischen Truppen in Niutschwang habe es aber auch an Bedürfnis für dasselbe im Handelsbetriebe Niutschwangs nicht gefehlt. Es sei aber unbillig, dies sonstige Bedürfnis gar nicht zu berücksichtigen und, weil die russischen Truppen Geld bedürften, zu entscheiden, daß es ihnen geliefert worden sein würde.

Das Urteil erster Instanz habe aber nicht lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen das zur Verhandlung stehende Geld nötig gehabt hätten, so entschieden. Nach den Verhältnissen Niutschwangs zur Zeit der Einfuhr; nach der Tatsache, daß eine Notwendigkeit, bares Geld zu senden, nicht vorgelegen habe; und nach verschiedenen anderen Tatsachen sei es schwer anzunehmen, daß die Reklamanten, wie sie behaupteten, das zur Verhandlung stehende Geld, weil sie es in ihrem Handelsbetrieb benötigt hatten, eingeführt hätten. Dagegen hätten die russischen Truppen in ihrem Geldbedarf Mangel gelitten. Aus diesen Gründen habe das Urteil erster Instanz geschlossen, daß das Geld nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch für die russischen Truppen geliefert worden wäre. Es habe also nicht, ohne das damalige Bedürfnis in Handelskreisen zu berücksichtigen, in willkürlicher Weise lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen Geld nötig gehabt hätten, entschieden, daß es zu ihrem Gebrauch dienen würde.

Nach dem Ausgeführten seien die Behauptungen der Reklamanten alle unbegründet und das Urteil erster Instanz zutreffend. Daher sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgewässer gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul in Niutschwang, Segawa, hat aber berichtet, daß Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamts geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört, und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge geheißt worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Gelder aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand, daß der Feind dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet hatte. Wenn daher Güter dorthin befördert werden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien.[5]) Da es demnach offenbar ist, daß die Tatumstände zu der Annahme be-

[5]) V. § 5.

rechtigen, daß auch das zur Verhandlung stehende, von den Reklamanten für die Einfuhr nach Niutschwang bestimmte Silbergeld zum Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, so muß man sagen, daß es die Voraussetzungen, welche es zur Konterbande machen, erfüllt.[6])

In einem Bericht des oben genannten Kaiserlichen Konsuls heißt es, daß

> die russische Regierung beim Beginn des Baues der mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papierrubel benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Plätzen Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden und in der Mandschurei habe dabei der Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über einen Krieg zwischen Japan und Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach dem Ausbruch des Krieges die Russen einmal unterliegen würden, die russischen Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Von November oder Dezember dieses Jahres bis zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 habe der Umlauf des Papiergeldes eine starke Abnahme erfahren, und dasselbe sei von 1 Dollar 30 bis 40 Cents häufig auf 1 Dollar 10 Cents gefallen, und nur, dank den Bestrebungen der Niederlassungen der russisch-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten den Kredit des Papiergeldes aufrecht zu erhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß sein Umlauf ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yingkow kamen, hätten die Chinesen, welche Papierrubel gehabt hätten, darin gewetteifert, diese zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurs gegen Silbertaels ge-

[6]) II. Ziffer 2.

> wechselt werden könnten, so hätten Geldwechsler in Yingkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und mit ungeheurem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte der Papierrubel also schon bei Beginn des japanisch-russischen Krieges unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachricht von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yingkow gekommen war, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wiederherzustellen; es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seinen Kurs verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation so war, daß die russischen Truppen zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß chinesisches Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls Ijuin in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

> Mit der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland seien unter vielen Chinesen Zweifel über die Einlösbarkeit der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien, und der Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und den russischen Regierungslieferanten seien nur wenig Rubelscheine im Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hand bekommen hätten, so hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die Russen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war nur gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt für Kaufleute, die großen Gewinn erzielen wollten. Daher hat der Rubelschein auch die Requisitionen der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht zahlen können. Aus allem diesen geht klar hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Krieges die Hauptprodukte Niutschwangs Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl, wie auch die Reklamanten behaupten, verhandelt worden sind, so bestand daneben doch die Tatsache, daß auf der anderen Seite Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten, die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung der Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jeder Warenhandel in Betrieb gewesen sei, auf keinen Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die geschäftlich scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden. Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma Täng Ming Chien, welche eine volle Ladung Kriegskonterbande heimlich nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, und zugleich mit dieser Konterbande auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes der gleiche gewesen ist wie der der Einfuhr der übrigen Konterbandeladung, nämlich Lieferung zum Gebrauch der russischen Truppen. Demnach ist es durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz die Einziehung des Geldes ausgesprochen hat.

Da Personen, welche Schleichimport treiben, immer genötigt sind, mit allen Mitteln den Verdacht abzulenken und die Spuren zu verheimlichen, so kann die Tatsache, daß man in Shanghai beim Zollamt öffentlich die Ausfuhrformalitäten erfüllt hat, nicht als Beweis erachtet werden, der geeignet sei, der obigen Tatsache entgegenzustehen.

Wenn man die von den Reklamanten angeführten Beweise betrachtet, so können sie lediglich zu der Vermutung führen, daß in jedem Jahre Fälle von Einfuhr kleinen Silbergeldes vorkommen. Für die Behauptung aber, daß, obgleich eine Gelegenheit großen Gewinn zu erzielen, vorhanden war, diese Gelegenheit nicht berücksichtigt worden sei und das Geld für die alljährlich wiederkehrenden Handelszwecke dienen sollte, ist keinerlei Beweis erbracht worden.

Die Reklamanten behaupten, daß es nicht zu bestreiten sei, daß die Verwendung von Silbergeld sich nicht auf die russische Armee und Marine beschränke, sondern daß es allgemein im Verkehr unter den Chinesen verwendbar sei. Was indes das von den Reklamanten ein-

zuführen beabsichtigte Silbergeld angeht, so ist aus den Tatumständen die Annahme, daß dasselbe zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde, offenbar gerechtfertigt. Dasselbe kann daher, gerade wie auf Grund derselben Tatumstände der gleichen Annahme bei Lebensmitteln wie Reis und Weizenmehl nichts im Wege steht, als Konterbande angesehen werden.

Da ferner der Grund dafür, daß Lebensmittel, Geld usw., wenn sie nach feindlichem Gebiet gehen oder zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, als Konterbande gelten, der ist, daß man dagegen ist, daß solche Güter im Ende die Kriegsfähigkeit des Feindes unterstützen, so ist die Frage, ob ihr Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, für die Entscheidung ob ein Konterbandetransport vorliegt oder nicht, nicht von wesentlicher Bedeutung. Wenn der Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, so liefert das nur einen Umstand, welcher die Vermutung, daß die dorthin bestimmten Güter Konterbande sind, erleichtert. Daher ist auch dieser Punkt der Berufung nicht anzuerkennen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In Sachen der Beschlagnahme des chinesischen Dampfers „Pei-Ping“ und seiner Ladung wird nach Einsicht des Schriftsatzes der Staatsanwälte Mizukami Chojiro, Yamamoto Tatsurokuro und Hayashi Eijuro, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Pei-Ping“ und die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Stücke seiner Ladung werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer steht im Eigentum der englischen Kaiping Minengesellschaft in Tientsin, führt die chinesische Handelsflagge, hat seinen Heimatshafen in Shanghai und dient zum Personen- und Gütertransport. Er ist beladen mit den in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Gütern und außerdem mit Eisen, Silbergeld, Nahrungsmitteln und Getränken. Am 15. Juli 1904 ist er

von Shanghai abgefahren und auf der Reise nach dem von den Russen besetzten Niutschwang am 17. desselben Monats 10 Uhr vormittags auf 37° 35' n. B. und 122° 23' ö. L. unter dem Verdacht, Kriegskonterbande zu führen, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Hongkong Maru" beschlagnahmt worden.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Kapitänleutnants Iwamura Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sou Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, den Kaufvertrag, das Schiffszertifikat, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei auf offener See beschlagnahmt worden und, da ein großer Teil der Ladung, wie Eisen, Nahrungsmittel und Getränke vermöge ihrer Bestimmung nach dem von den Feinden besetzten Niutschwang Kriegskonterbande sei, so sei die Beschlagnahme zu Recht ausgeführt worden. Aber das Schiff und die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter seien freizugeben.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es steht fest, daß das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru" die Beschlagnahme auf dem Punkte 37° 35' n. Br. und 122° 23' ö. L., also auf offener See etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwei in China ausgeführt hat.

Da ein großer Teil der Ladung aus Eisen, Silbergeld, Reis, Weizenmehl und alkoholischen Getränken bestand, welche nach dem von dem Feinde besetzten Niutschwang bestimmt waren, so ist die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes und seiner Ladung rechtmäßig erfolgt,[1]) da anzunehmen war, daß die genannten Güter für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert würden und somit Kriegskonterbande seien.[2])

Da aber nicht nur das Schiff ein neutrales ist, sondern auch die Reeder nicht die Verlader der Konterbande sind,[3]) auch bezüglich der Verladung der Konterbande die Anwendung betrügerischer Mittel nicht zu ersehen ist,[4]) so ist es nötig, das Schiff freizugeben.

Was ferner die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Stücke der Ladung angeht, so sind sie weder Kriegskonterbande, noch gehören sie dem Eigentümer der Kriegskonterbandegüter.[5]) Daher sind auch sie freizugeben.

Im Prisengericht zu Sasebo am 11. August 1904.

(Unterschriften.)

---

[1]) V. § 37, 1. — [2]) II. — [3]) V. § 43. — [4]) V. § 44. — [5]) V. § 43, 1.

Verzeichnis der Güter des Dampfers „Pei-Ping“.

Nr.	Art der Güter	Zahl	Ablader	Verschiffungsort	Empfänger	Bestimmungsort
1	Verschiedenes .	17	Dunning & Co.	Shanghai	E. Gilchrist	Niutschwang
2	Kalender . . .	1	W. H. Boyd Co.	„	Bush Bros.	„
4	Säcke	35	H. Robertson	„	Order	„
5	„	15	„	„	„	„
6	„	40	„	„	„	„
7	„	10	„	„	„	„
8	„	30	„	„	„	„
106	Whisky	1	Shau Chi Yeon	„	Inhaber	Chiwantao
107	Holländ. Gin . .	1	„	„	„	„
108	Hutzucker . . .	1	„	„	„	„
109	Kleidungsstücke, Hüte, Bücher .	2	Schiller & Co.	„	KaipingMining Co. Ltd.	Tientsin
110	Kriegsmaterial, Baumwollenzeug, Hüte .	3	„	„	„	„

Reklamant: Canton Insurance Office Ltd., vertreten durch Jardine, Matheson & Co.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

In der Prisensache betreffend Ladung des chinesischen Dampfers „Pei-Ping“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping“ befindlichen, von der Firma Getz Bros versandten 45 Kolli Lebensmittel werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 45 Kolli Lebensmittel, bestehend aus konserviertem Obst, Schokolade, Makkaroni und anderem, sind von der Firma Getz Bros in Shanghai, China, auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping“ verladen und am 15. Juli 1904 nach Niutschwang abgesandt worden. Als am 17. d. M. das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru“ den Dampfer „Pei-Ping“ wegen Konterbandetransports etwa

18 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwei in China aufbrachte, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru“, Leutnants zur See Iwamuro Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sow Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien von dem Eigentümer zum Verkauf in seinem Geschäft an seine Hauptniederlassung in Niutschwang versandt worden und hätten daher nicht an die feindliche Armee oder Marine geliefert werden sollen. Der Eigentümer schicke schon seit langen Jahrzehnten derartige Güter nach Niutschwang, um mit ihnen ein Geschäft zu betreiben.

Bezüglich der zur Verhandlung stehenden Güter habe der Reklamant zunächst bei dem chinesischen Zollamt angefragt und die Güter erst verschifft, als er die Antwort erhalten habe, daß sie nur, wenn sie an die kriegführenden Staaten geliefert werden sollten, Konterbande seien. Daraus könne man entnehmen, daß die Absicht, sie an den Feind zum Kriegsgebrauch zu liefern, nicht bestanden habe. Überdies würden derartige Güter in Friedenszeiten immer von Shanghai und anderen Plätzen viel nach Niutschwang eingeführt. Da die zur Verhandlung stehenden Güter auch der Zahl nach als gering bezeichnet werden müßten, so sei es eine übertrieben harte Annahme, daß sie besonders für den Kriegsgebrauch hätten geliefert werden sollen.

Der Reklamant habe bezüglich der zur Verhandlung stehenden Güter einen Seeversicherungsvertrag abgeschlossen. Da ihm demnach rechtliches Interesse zustehe, so beantrage er Freigabe der Güter.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da die zur Verhandlung stehenden Güter nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würden, seien sie Konterbande und demgemäß einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind vorzugsweise von der Art, wie sie von Europäern und Amerikanern verwandt werden. Die Zahl der in Niutschwang ansässigen gewöhnlichen Europäer und Amerikaner war aber zu der fraglichen Zeit sehr gering. Dagegen lagen dort zahlreiche russische Truppen, und es ist auch bekannt, daß Niutschwang zu jener Zeit von den russischen Truppen besetzt war und als Hauptetappenort diente. Es ist daher unzweifelhaft, daß die zur Verhandlung stehenden Güter, wenn sie dort angekommen wären,

sogleich an die russischen Truppen geliefert worden wären. Sie sind daher Kriegskonterbande.[1]) Die Ausführungen der Vertreter der Reklamation und die von ihnen eingereichten Beweisstücke sind alle nicht geeignet, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Canton Insurance Office Ltd., vertreten durch Jardine, Matheson & Co., Shanghai, China, Bund Nr. 27.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Peiping“, welcher am 17. Juli 1904 auf 37° 35′ n. Br. und 122° 23′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping“ befindlichen, von der Firma Getz Brothers abgesandten 45 Kolli Lebensmittel erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Vertreter des Canton Insurance Office, Jardine, Matheson & Co., durch die Rechtsanwälte Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation, Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki und deren Gründe sind folgende:

Die Reklamanten hätten für die in dem Urteil erster Instanz für eingezogen erklärten Güter Seeversicherungsverträge abgeschlossen. Wenn diese Güter eingezogen würden, so liege ihnen die Deckung des Schadens ob, so daß sie an der Angelegenheit stark interessiert seien.

Die zur Verhandlung stehenden Lebensmittel seien Güter, welche unter Ziffer 2 der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre

---

[1]) II. Ziffer 2.

1904[2]) fielen. Sie seien daher nur Konterbande, (1) wenn sie an die feindliche Armee oder Marine bestimmt wären oder (2) wenn angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden. Die genannten Güter seien indes von einzelnen Kaufleuten einem Transportgeschäft zur Beförderung übergeben und offenbar nicht für die feindliche Armee oder Marine bestimmt. Das sei auch aus der Entscheidung betreffend den Dampfer „Pei-Ping“, auf dem die Güter verladen seien, zu entnehmen. Was des weiteren die Frage angehe, ob sie für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine hätten geliefert werden sollen, so beförderten die Ladungseigentümer gewöhnlich solche Güter als Handelswaren nach Niutschwang und betrieben dies Geschäft schon seit lange.

Die Reklamanten hätten, um sicher zu sein, daß sie die negativen Pflichten neutraler Staatsangehöriger nicht verletzten, sich ausdrücklich bei der chinesischen Zollbehörde erkundigt und, wie sich aus dem Beweisstück A 1 ergebe, die Antwort erhalten, daß Reis, Weizenmehl, Zucker, Petroleum und Silbergeld keine Konterbande seien, wenn sie nicht zum Gebrauch der kriegführenden Mächte geliefert werden sollten. Erst danach seien die Güter versandt worden. Wenn die Eigentümer den Zweck verfolgt hätten, sie zum Gebrauch einer der kriegführenden Mächte zu liefern, so liege kein Grund vor, weshalb sie diese Vorsicht geübt haben sollten. Vielmehr müsse man daraus schließen, daß sie nicht zum Gebrauch des Feindes hätten geliefert werden sollen.

Daß derartige Güter auch in Friedenszeiten von Shanghai oder anderen Plätzen in Niutschwang eingeführt würden, gehe aus dem Beweisstück A 6 hervor.

Da ferner die Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Güter in Niutschwang ihre Hauptgeschäfte hätten, so hätten sie die Güter lediglich als Handelsobjekte versandt. Wenn Kaufleute Güter als Handelsobjekte kommen ließen, welche sie in gleicher Weise schon mehrere Jahrzehnte lang hätten kommen lassen, die Zahl der Güter auch gering sei, so könne man darin keinen ausreichenden Grund für die Annahme erblicken, daß sie zum Gebrauch des Feindes geliefert werden sollten.

Es werde daher Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Güter beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

Wenn auch der Handel mit Kriegskonterbande eine Handlung sei, welche die Freiheiten des öffentlichen neutralen Handels genieße, so würden doch, um der Gefahr der Wegnahme zu entgehen, ver-

[2]) I.

schiedene Mittel ausgedacht und, wenn man Konterbande transportiere, so gebe man sich allgemein den Anschein, als ob kein Konterbandetransport vorliege. So sei es natürlich, daß man Güter nicht mit Konnossementen, welche offen an die Truppen adressiert seien, versende, oder daß man bei einer Versicherung klar ausspreche, daß es sich um Lebensmittel, welche an die Truppen zu schicken seien, handele. Daher sei es selbstverständlich, daß Beweisschriftstücke dafür, daß die zur Verhandlung stehenden Lebensmittel an die russischen Truppen in Niutschwang bestimmt seien, nicht vorhanden seien. Wenn man aber die Verhältnisse des Bestimmungsorts Niutschwang, die Art und Menge der Güter erwäge; wenn man ferner überlege, daß Niutschwang von russischen Truppen besetzt gewesen und ein Hauptetappenort gewesen sei; daß die Lebensmittel ihrer Art nach ausschließlich für den Bedarf von Europäern und Amerikanern geeignet und keine für Chinesen gewöhnlichen Lebensmittel seien; daß zur fraglichen Zeit außer den russischen Truppen in Niutschwang gewöhnliche Europäer und Amerikaner nur in sehr geringer Zahl vorhanden gewesen seien, so werde es klar, daß die Güter nicht den Bedarf dieser gewöhnlichen Personen zu decken bestimmt gewesen seien.

Auch daraus, daß der Reklamant unter Berücksichtigung der damaligen verschiedenen Umstände die Kriegsversicherung übernommen habe, sei es nicht schwer zu schließen, daß die genannten Lebensmittel den russischen Truppen hätten überliefert werden sollen.

Wenn dem so sei, erkenne das Völkerrecht es als Pflicht des von dem Unglück der Beschlagnahme Betroffenen an, sich diesem zu fügen.

Kurz, da hinreichend Tatsachen vorlägen, welche zu der Annahme nötigten, daß die zur Verhandlung stehenden Güter nach Ankunft in Niutschwang sogleich an die russischen Truppen überliefert worden wären, so könnten sie der Einziehung nicht entgehen.

Da nach diesem die Ausführungen des Reklamanten nicht stichhaltig seien, so sei das Urteil erster Instanz zutreffend, und die Berufung müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist nach der Aussage des Reklamanten und nach den Akten nicht zu bezweifeln, daß die zur Verhandlung stehenden 45 Kolli vorzugsweise Lebensmittel enthalten, die dem Bedarf von Europäern und Amerikanern entsprechen. Daher ist für die Untersuchung der Frage, ob die Zeitverhältnisse bei der Beschlagnahme des Dampfers „Pei-Ping“ derart gewesen sind, die Güter als Konterbande erscheinen zu lassen und ihre Einziehung nötig zu machen, der Bericht des Kaiserlichen Konsuls Segawa in Niutschwang von Interesse, in welchem es heißt:

Seitdem Rußland Niutschwang besetzt halte, habe es dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamts geführt. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört, und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen in Yingkow sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Güter aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand. Der Feind hatte dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien.[3]) Es ist daher klar, daß die Güter, wenn sie die Voraussetzungen von Kriegskonterbande erfüllen, weggenommen werden müssen.

Ihrer Art nach sind die genannten Güter, wie schon gesagt, Lebensmittel und Getränke, wie sie der Bedarf von Europäern und Amerikanern erfordert. Zur fraglichen Zeit waren aber in Niutschwang friedliche Europäer und Amerikaner nur in geringer Zahl ansässig, und da der Platz ein russischer Etappenort war, so muß angenommen werden, daß die fraglichen Güter, wenn sie dort eingetroffen wären, sofort zum Gebrauch der feindlichen Truppen geliefert worden sein würden. Das gegenwärtige Völkerrecht erkennt aber an, daß Lebensmittel und Getränke, welche nach feindlichem Gebiet gehen und zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, bedingte Konterbande sind. Es muß daher als zutreffend anerkannt werden, wenn das Urteil erster Instanz bezüglich dieser Güter die Einziehung erklärt hat. Bei der Beförderung von Kriegskonterbande ist es nicht angebracht, offen zu sagen, daß es sich um Konterbande handelt, vielmehr sucht man das Unternehmen so zu bemänteln, daß es äußerlich den Anschein eines einwandfreien Transports hat. Wenn daher bei der Abreise eine ausdrückliche Anfrage beim Zollamt gemacht worden ist, so ist das durchaus nicht geeignet, die obige Annahme umzustürzen.

Die Einfuhr von Kriegskonterbande bezweckt die Erlangung hohen Gewinns unter großem Risiko. Es fehlt nicht an Beispielen, wo rechtschaffene Geschäftsleute aus Gewinnlust solche Importe betrieben haben. Selbst wenn man daher, wie der Reklamant es ausführt, annimmt, daß die Eigentümer der in Streit befangenen Güter rechtschaffene Kaufleute sind, so steht das der obigen Annahme nicht entgegen.

Danach ist das Urteil erster Instanz durchaus zutreffend, und es liegt kein Grund für seine Aufhebung vor.

---

[3]) V. § 5.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:
Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shing Yuen, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori shichome Nr. 54.

In der Prisensache betreffend Ladung des chinesischen Dampfers „Pei-Ping" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping" befindlichen, von der Firma Kai Ping Chiang an die Firma Yu Shing Yuen versandten zwei Kisten mexikanischer Dollars werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden zwei Kisten mexikanischer Dollars bestehen aus kleinem chinesischen Silbergeld. Sie sind von dem Frachtgeschäft Kai Ping Chiang auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verschifft und am 15. Juli 1904 an Yu Shing Yuen abgesandt worden. Als am 17. d. M. das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru" den Dampfer „Pei-Ping" wegen Konterbandetransports etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwai in China aufbrachte, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Leutnants zur See Iwamuro Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sow Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Die Reklamanten betrieben in Niutschwang ein Bankgeschäft. Sie hätten das zur Verhandlung stehende Geld von Shanghai kommen lassen wollen, weil zu der Zeit die Handelsverhältnisse in Niutschwang

zu einem einseitigen Wechselverkehr geneigt hätten und weil die Zeit für den Einkauf von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl gekommen gewesen sei, so daß Umlaufskapital nötig gewesen sei. Ferner sei der Kurs für Papiergeld und für kleines Silbergeld sehr ungleich gewesen, so daß die Reklamanten durch Einfuhr von Metallgeld einen Vorteil zu erzielen beabsichtigt hätten. Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch nicht zu ihrem Gebrauch geliefert werden sollen. Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Der Reklamant hat zum Beweis der vorstehenden Tatsachen verschiedene Beweisdokumente eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Sie seien daher Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt worden sind, so kann je nach den Umständen angenommen werden, daß sie zum Gebrauch dieser Truppen dienen werden.

Niutschwang war zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre. Es wird demnach für Kriegskonterbande angesehen,[1]) und weder die Anführungen des Vertreters der Reklamation noch die von ihm eingereichten verschiedenen Beweisdokumente sind imstande, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher, wie in der Urteilsformel, entschieden.[2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Reklamanten: Chan Yü Po und Ching Pu Saw, chinesische Staatsangehörige, in Firma Yu Shing Yuen, aus China, Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takygi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho sichome Nr. 3 und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori Nr. 54.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend Ladung des Dampfers „Pei-Ping“, welcher am 17. Juli 1904 auf 37 ° 35 ' n. Br. und 122 ° 23' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping“ befindlichen, von der Firma Kai Ping Chiang an die Firma Yu Shing Yuen versandten zwei Kisten mexikanischer Dollars erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten, die chinesischen Staatsangehörigen Chang Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shing Yuen durch die Rechtsanwälte Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Vertreter der Reklamation Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils des Prisengerichts zu Sasebo vom 17. Dezember 1904, welches die Einziehung von zwei Kisten mexikanischer Dollars, die auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping“ verladen gewesen sind, ausspricht, und Freigabe der genannten zwei Kisten mexikanischer Dollars beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Reklamanten hätten ein Bankgeschäft und betrieben daneben ein Engrosgeschäft für Ein- und Verkauf.

Bei der Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl nach Shanghai liehen die Kaufleute von Niutschwang den Wechselbetrag für die Güter dar, vereinnahmten in Shanghai den Wechselbetrag von dem Wechselschuldner und bewerkstelligten die Übersendung dieses Betrages entweder durch Ankauf eines in Niutschwang zahlbaren Wechsels oder in Form baren Geldes. Auch in Fällen, wo Waren von Niutschwang nach anderen Plätzen als Shanghai ausgeführt würden und der Wechsel dargeliehen werde, werde die Zahlung des Wechselbetrags bisweilen in Shanghai entgegengenommen. Denn da Shanghai das Zentrum des chinesischen Handels sei, so sei es auch der Mittelpunkt des Geldumlaufs. Auch in Fällen, wo die Reklamanten selber Bohnen und Bohnenkuchen nach Shanghai ausführten, werde die Zahlung des Preises in Shanghai entgegengenommen, und auch, wenn

die Ausfuhr nach anderen Plätzen wie Shanghai gehe, sei dies bisweilen der Fall.

So sei das zur Verhandlung stehende Geld im Verlauf einer Transaktion von dem Angestellten der Reklamanten in Shanghai dort eingenommenes Geld, welches er bei einem Wechsler eingewechselt und an das Hauptgeschäft in Niutschwang gesandt habe.

Daß bares Silbergeld geschickt worden sei, habe seinen Grund darin, daß gerade in Niutschwang die Zeit für die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. gekommen gewesen sei. Denn da in der Regel die Ausfuhrfirmen Zahlung für die Bohnen usw. in kleinem Silbergeld leistesten und die Kunden des Bankdepartements die Reklamanten um Leistung in Silbergeld bäten, so hätten dieselben sich darauf vorbereiten müssen. Dies sei einer der Gründe, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar geschickt worden sei.

Wenn in Niutschwang Silbergeld reichlich und der Kurs für in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai niedrig gewesen wäre, so wäre es allerdings nicht nötig gewesen, daß der Angestellte der Reklamanten extra Silbergeld hätte schicken sollen. In Niutschwang habe es aber an Silbergeld gefehlt und der Wechselkurs auf Niutschwang sei in Shanghai so hoch gewesen, daß selbst nach Zahlung der Fracht und Versicherung die Zahlung von barem Geld immer noch geschäftlich vorteilhaft und außerdem notwendig gewesen sei. Das sei der zweite Grund, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar übersandt worden sei.

Die obigen Tatsachen gingen hervor aus den Beweisstücken Nummer 2, 3, 5 bis 7 und 9 bis 11.

2. Daß der Angestellte der Reklamanten das zur Verhandlung stehende Silbergeld an das Hauptgeschäft in Niutschwang geschickt habe, sei, wie dargetan, eine für ein Bankgeschäft natürliche Maßnahme, die mit den russischen Truppen in keinerlei Beziehung stehe. Wenn man annehme, daß es zulässig sei, eine derartige reine Handelstransaktion für unerlaubt zu erklären und die auf der Reise befindlichen Güter einzuziehen, so bedeute das eine Entziehung des Rechts, Gewerbe zu treiben. Von etwas dergleichen, wie insbesondere auch davon, daß neutralen Staatsangehörigen das Recht auf ihr gewöhnliches Gewerbe in ihrem eigenen Lande entzogen werden könne, habe man bislang in der Praxis und der Wissenschaft des Kriegsvölkerrechts noch niemals etwas gehört.

3. Der Dampfer „Pei-Ping" habe seine Ansicht, nach Niutschwang und anderen Häfen zu gehen, in Shanghai-Zeitungen bekannt gemacht, und der englische Konsul habe die Abreise des Dampfers zwecks Gütertransport nach Niutschwang gutgeheißen. Auch das Zollamt in Shanghai habe die öffentlich nach Niutschwang gehende Ladung passieren

lassen. Daher habe der Angestellte der Reklamanten ohne weitere Überlegung ganz unbefangen dem Schiffe das zur Verhandlung stehende Silbergeld zur Beförderung übergeben. Danach sei die Beschlagnahme, von der Einziehung nicht zu reden, im höchsten Grade unerwartet gekommen.

Wenn man das Geld wirklich heimlich habe absenden wollen, um es zum Gebrauch der russischen Truppen dienen zu lassen, so hätte man ein so öffentliches Transportverfahren nicht wählen sollen. Daß man doch ein solches Verfahren eingeschlagen habe, liefere reichlichen Grund für die Vermutung, daß böser Glaube dabei nicht vorgelegen habe.

4. In dem Urteil erster Instanz werde zur Begründung folgendes gesagt:

> Niutschwang sei zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen und habe als ein Hauptetappenort gedient. Außerdem habe das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren und es sei bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, benötigt worden sei, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es müsse daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Daraufhin aber, daß Niutschwang ein Hauptetappenort der russischen Truppen sei, annehmen zu wollen, daß alle dorthin eingeführten Güter zum Gebrauch der Truppen geliefert würden, sei unbillig streng und widerlaufe auch den Tatsachen. Daß, wenn auch Niutschwang zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, deshalb der Handel Niutschwangs nicht in Stillstand geraten, sondern tatsächlich ausgeübt worden sei, könne man aus den das Beweisstück Nr. 15 bildenden telegraphischen Mitteilungen der Niutschwang-Filiale der offenen Handelsgesellschaft Mitsui Bussan über die Handelslage in Niutschwang bis zum Juli des vorigen Jahres entnehmen. Wenn später die chinesische Zollstatistik für das Jahr 1904 erscheinen werde, so würden sich diese Tatsachen bestätigen.

Selbst angenommen, die russischen Truppen hätten Geld, wie das zur Verhandlung stehende, nötig gehabt, so sei es doch unsinnig, ohne zu fragen, wem es gehöre, anzunehmen, daß es unbedingt an die Truppen geliefert worden wäre. Auch sprächen die Tatsachen nicht dafür. Vielmehr müsse grundsätzlich angenommen werden, daß, wenn die Reklamanten, welche ein Bankgeschäft hätten, Geld, wie es zum Betriebe dieses Gewerbes erforderlich sei, von Shanghai, woher sie

ihre Kapitalien geliefert bekämen, nach Niutschwang, dem Sitz ihres Geschäfts, befördern ließen, dieses Geld im Betriebe des Bankgeschäfts der Reklamanten zur Verwendung kommen solle. Wenn man diese natürliche Vermutung umstürzen wolle, so bedürfe es dazu unter allen Umständen sicherer Gründe und Beweise. Wenn daher das Urteil erster Instanz auf die dort verzeichneten vagen Gründe hin, eine Annahme aufgestellt habe, welche dieser natürlichen Vermutung widerspreche, so sei das vom Standpunkt des Beweisrechts unzutreffend.

5. Silbergeld sei sogenannte bedingungsweise Konterbande. Da es demnach nur in den beiden Fällen: (1) daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei; (2) daß es nach feindlichem Gebiet bestimmt sei und angenommen werden müsse, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen werde, Kriegskonterbande sei, so sei es nötig, für die Behauptung, daß es Konterbande sei, Beweise beizubringen, welche dartäten, daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen sei oder daß es zu ihrem Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Wenn man also bei der Annahme, daß Konterbande nach dem Fall „(2)“ vorliege, einfach so folgere, daß die Güter, weil sie nach einem von feindlichen Truppen besetzten Ort gesandt würden, auch zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden würden, so schließe man aus dem Vorhandensein der ersten der beiden Bedingungen, welche dieser Fall erfordere, ohne weiteres auf das Vorhandensein auch der zweiten Bedingung. Das sei im Erfolg dasselbe, als wenn die zweite Bedingung überflüssigerweise geschrieben sei, und laufe darauf hinaus, daß die bedingte Kriegskonterbande des Falls „(2)“ keinen Unterschied von der absoluten Konterbande aufweise, so daß der Sinn, welcher der Unterscheidung dieser beiden zugrunde liege, völlig zunichte gemacht werde.

Man werde aber vielleicht behaupten, die Grundlage, auf welche hin das Gericht erster Instanz das zur Verhandlung stehende Geld als Konterbande angesehen habe, beschränke sich nicht nur darauf, daß das Geld nach einem vom Feinde besetzten Platz bestimmt sei, sondern es sei auch die weitere Begründung beigefügt, daß die feindliche Armee oder Marine es benutzen werde. Demgegenüber sei aber folgendes zu bemerken: Jedermann könne in allen Umständen Geld gebrauchen, und die Verwendbarkeit desselben beschränke sich nicht auf die russische Armee und Marine. Wenn demnach dafür, daß die russische Armee oder Marine das zur Verhandlung stehende Geld gebrauchen werde, keine besonderen Gründe vorlägen, so gebe die obengenannte weitere Begründung des Urteils erster Instanz auf die Frage, inwiefern die Annahme berechtigt sei, daß das zur Verhandlung stehende Geld bei den russischen Truppen zur Verwendung kommen würde,

die Antwort, man müsse annehmen, daß es bei den russischen Truppen zur Verwendung gekommen wäre, weil diese es zu verwenden genötigt gewesen seien. Das sei Beantwortung einer Frage mit derselben Frage.

Obwohl den Reklamanten die Beweislast nicht obliege, hätten sie ihre Behauptungen, daß das zur Verhandlung stehende Geld weder für die russischen Truppen bestimmt, noch zu ihrem Gebrauch zu liefern gewesen, daß es vielmehr zur Deckung des Bedarfs in dem Bankgeschäft der Reklamanten versandt worden sei, mit verschiedenen beweiskräftigen Tatsachen belegt. Der Staatsanwalt habe, ohne dagegen einen einzigen Gegenbeweis beizubringen, diese Erklärung der Reklamanten verworfen, und die Entscheidung des Gerichts erster Instanz, welches der Ansicht des Staatsanwalts beipflichte, sei daher auch vom Standpunkt der Beweisführung rechtswidrig.

6. Es sei freilich nicht zu leugnen, daß Niutschwang nicht nur zur Zeit der Aufbringung, sondern schon seit der Zeit vor dem japanisch-russischen Krieg unter russischer Gewalt gestanden habe. Aber man müsse dieses besetzte Gebiet nicht einem gewöhnlichen Okkupationsgebiet gleichstellen. Denn Niutschwang sei ein dem Handel der Mächte offenstehender Hafen und kein Kriegs- oder Blockadehafen. Es könne nicht mit nur während des Kriegs besetzten Gebieten, wie zum Beispiel der Song To-Bucht, der Taubenbucht oder der Sho Ping-Insel bei Port Arthur, auf eine Stufe gestellt werden. Wenn relative Konterbande, d. h. Güter, wie sie im § 14 der Seeprisenordnung aufgestellt worden seien, nach der Song To-Bucht usw. bestimmt wären, so werde jedermann dem zustimmen, wenn man annehme, daß sie direkt für die russischen Truppen bestimmt und daher als Konterbande einzuziehen seien. Wenn man aber einen solchen Fall und den Fall, wo die Güter nach Niutschwang bestimmt seien, gleichstelle, so entspreche das nicht dem wahren Sinn der japanischen Seeprisenordnung und des Völkerrechts über die Behandlung neutralen Guts. Besonders seien auch die zur Verhandlung stehenden Silbermünzen kurantes Geld, wie es unter den Chinesen und den in- und ausländischen Kaufleuten in Niutschwang Kurs habe. Von anderen Konterbandegütern wie Lebensmitteln und dergleichen sei es weit verschieden, und es lägen Gründe vor, nach denen man nicht auf Gebrauch seitens der Truppen schließen müsse. Beispielsweise sei zwischen Lebensmitteln, welche zum Gebrauch für die Russen, und solchen, welche zum Gebrauch für Chinesen dienten, ein großer Unterschied, so daß man, wenn Lebensmittel, welche für Russen geeignet seien, in großer Quantität nach Niutschwang bestimmt würden, diese wohl als Konterbande ansehen könne. Geld sei aber nicht nur bei Truppen verwendbar, und da auch die Menge des hier versandten Geldes im Handel mit den großen Mengen Bohnen, Bohnen-

kuchen und Bohnenöl keinen Überschuß lassen würde, so könne man es nicht mit Lebensmitteln vergleichen und als Truppenbedarf ansehen.

7. Niutschwang sei ein Handelshafen. Daher müsse man einen Fall von bedingter Kriegskonterbande wie Geld besonders sorgfältig überlegen. Deshalb werde besonders die rechtliche Auffassung der Stellung Niutschwangs der Beachtung empfohlen, welche mit der diplomatischen Frage über den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl eng verknüpft sei. Dieselbe sei folgende: Die Verhandlungen betreffend die Frage, ob die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. aus Niutschwang verboten werden solle, hätten zu dem Resultat geführt, daß die Ausfuhr gestattet sein solle, wenn garantiert werde, daß die Güter nicht beim Militär zur Verwendung kommen würden. Dieses sei der Kaiserlichen Regierung mittels Berichts des in China akkreditierten Kaiserlichen Gesandten vom 18. April 1904 mitgeteilt worden und Japan habe diese Tatsache, daß Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Niutschwang nach japanischen Häfen ausgeführt werden würden, mit Freuden begrüßt.

Wenn daher auch Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, so sei es doch ein diplomatisches Faktum, daß der Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Japan, Rußland, China und anderen neutralen Staaten gutgeheißen sei. Darin liege ein wichtiger Grund, weshalb die vorliegende Sache nicht allein daraufhin, daß Rußland Niutschwang besetzt gehabt habe, entschieden werden könne.

Denn wenn die Mächte so den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. übereinstimmend gestattet hätten, so falle auch das Resultat dieses Handels nämlich, daß die Kaufleute den Preis für die verkauften Waren in Empfang nähmen, in den Bereich dieses übereinstimmend gestatteten Handels. Demnach könne das Silbergeld, welches als Preis für die Bohnen, Bohnenkuchen usw. eingenommen sei, vorausgesetzt, daß es nicht an die russischen Truppen gehe, nicht eingezogen werden.

Daß aber das zur Verhandlung stehende Geld der Kaufpreis für frühere Bohnen, Bohnenkuchen usw. sowie Kapital für den auch in Zukunft erlaubten Einkauf derselben und daß es kleines Geld sei, wie es für solche Einkäufe nötig sei, kurz, daß es in jeder Beziehung im Rahmen harmlosen Handelsverkehrs stehe: alles dies gehe aus den eingereichten Beweisen klar hervor.

Da die Ansicht des Völkerrechts und der Seeprisenordnung dahin gehe, die Rechte neutraler Staatsangehöriger zu achten, so werde um äußerste Unparteilichkeit bei Beurteilung der zum Beweis ungefälschter Tatsachen eingereichten Beweisdokumente gebeten.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurukuro, sind folgende:

sei, welche die Freiheiten des öffentlichen neutralen Handels genieße, so würden doch, um der Gefahr der Wegnahme zu entgehen, verschiedene Mittel ausgedacht, und wenn man Kriegskonterbande transportiere, so gebe man sich allgemein den Anschein, als ob kein Kriegskonterbandetransport vorliege. So sei es natürlich, daß man Güter nicht mit Konnossementen, welche offen an die Truppen adressiert seien, versende. Gerade so wenig, wie es sich daraus, daß das Konnossement besage, daß der Empfänger des zur Verhandlung stehenden Geldes ein chinesischer Bankinhaber in Niutschwang sei, beweisen lasse, daß das Geld nicht zum Kriegsgebrauch Rußlands dienen werde, gerade so wenig gebe es natürlich schriftliche Beweise dafür, daß es den russischen Truppen habe übergeben werden sollen. Daher sei es das Richtige, den Tatbestand auf den Umständen aufzubauen, welche eine Betrachtung der Angelegenheit von den verschiedenen Seiten ergebe.

Sir William Scott sage in dem Urteil betreffend die „Jonge Margaretha":

> Es müsse für die Entscheidung, ob Güter Konterbande seien oder nicht, als die wichtigste Richtschnur bezeichnet werden, ob sie auf der Reise nach einem Platz gewesen seien, nach dessen Verhältnissen man mit neunzig Prozent Sicherheit annehmen könne, daß sie zum Kriegsgebrauch geliefert worden sein würden.

Der in Frage stehende Dampfer „Pei-Ping" habe in Shanghai Lebensmittel, Getränke und chinesisches Geld geladen, das heiße Güter, welche, wenn sie an die Armee oder Marine des Feindes bestimmt seien oder wenn angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden, als Kriegskonterbande gälten. Der letzte Bestimmungsort sei Niutschwang gewesen; der Dampfer sei aber auf der Fahrt nach dem Zwischenhafen Chinwantao in China aufgebracht worden. Der Bestimmungsort Niutschwang sei von den Russen dauernd besetzt gewesen. Das Zollamt habe die russische Flagge geführt und der Platz habe unter russischer Militärverwaltung gestanden. Zur fraglichen Zeit hätten dort russische Truppen gelegen und seit dem Krieg mit Japan diene Niutschwang als Stapelplatz für den Kriegsbedarf der russischen Truppen. Da überdies zur Zeit, als die „Pei-Ping" ihre Reise gemacht habe, Port Arthur von unserer Kriegsflotte blockiert gewesen sei, so habe Rußland für seine Truppen auf Liaotung und in der Mandschurei auf dem Seewege Kriegsbedarf nur über Niutschwang erhalten können. So werde wohl jeder zugeben müssen, daß Niutschwang ein Platz gewesen sei, nach dessen Verhältnissen man, wie Sir William Scott es bezeichne, mit 90 % Sicherheit annehmen könne, daß die Güter zum Kriegsgebrauch geliefert worden

Wenn auch der Handel mit Kriegskonterbande eine Handlung wären; besonders auch, da es nicht zu verbergen sei, daß die russischen Truppen zur fraglichen Zeit infolge der Tatsache, daß wegen ihrer andauernden Niederlagen das Kriegspapiergeld seinen Kredit eingebüßt gehabt habe, zu den kleinen Zahlungen für Kriegsbedarfsartikel auf dem Kriegsschauplatz chinesisches Geld verwandt hätten. Die zur Verhandlung stehenden mexikanischen Dollars seien kleines chinesisches Umlaufsgeld. Da es von den amtlichen Münzen geprägt sei, so habe es überall Kurs und sei bei den Chinesen als kleine Münze am beliebtesten. Es sei bekannt, daß die Truppen, deren Kriegspapiergeld den Kredit verloren gehabt habe, bei der Zahlung der Preise für requirierte Gegenstände und der Löhne für Menschen- und Pferdearbeit über das dringende Bedürfnis nach solchem Geld geklagt hätten und bezüglich der Lieferung desselben auf Niutschwang angewiesen gewesen seien.

Wenn behauptet werde, daß der größte Teil der Ladung der „Pei-Ping“ Nichtkonterbande sei und daß die geringe Menge des darunter befindlichen zur Verhandlung stehenden Geldes zu friedlichem Zwecke befördert worden sei, so stünden die Tatsachen dieser Behauptung direkt entgegen. Denn, wenn auch der Empfänger verschieden sei, so betrage doch das allein auf der „Pei-Ping“ in gleicher Weise nach Niutschwang versandte Silbergeld 144 000 Dollar, und wenn man dazu den Betrag des fast zur gleichen Zeit auf der „Hsi-Ping“ verschifften Geldes hinzuzähle, so ergäbe das einen Betrag von mehr als 440 000 Dollars. Ferner betrügen die auf der „Pei-Ping“ nach Niutschwang verschifften Güter 90 Stück, von denen nur 13 Nichtkonterbande, die übrigen 77 dagegen Konterbande seien. Wie könne man da wohl behaupten wollen, daß nur das Silbergeld zu friedlichem Zweck transportiert worden sei, weil der Wechselverkehr sich nur nach der einen Seite vollzogen habe? Man müsse vielmehr annehmen, daß es gerade wie die Lebensmittel und Getränke auf Bestellung seitens der russischen Truppen habe eingeführt werden sollen, um entweder direkt für die russischen Truppen bzw. das Konsulat in Niutschwang gelandet oder, wenn dem auch nicht so sei, durch die Reklamanten an die genannten Truppen abgeliefert zu werden.

Die Reklamanten behaupteten:

> Für die Behauptung, daß das zur Verhandlung stehende Geld Kriegskonterbande sei, müsse derjenige, der die Behauptung aufstelle, den Beweis erbringen, und es sei zu Unrecht geschehen, daß man die durch Beweise belegte Behauptung des Reklamanten, es handele sich im Gegenteil um einen friedlichen Handelstransport, abgewiesen habe.

Es werde indes von der Wissenschaft und Praxis übereinstimmend

anerkannt, daß Geld, wenn anzunehmen sei, daß es zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden würde, Konterbande sei. Diese völkerrechtliche Begründung und die Tatsache, daß das Geld bei Ankunft in Niutschwang zum feindlichen Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen, habe der Staatsanwalt nach dem, was in den Vernehmungsprotokollen verzeichnet sei, und dem Beweismaterial der ganzen Akten genau dargelegt. Wenn daher das Urteil erster Instanz diese Gründe anerkannt und daraufhin auf Einziehung entschieden habe, so sei es unnötig, daß der Staatsanwalt dafür noch mehr Beweise vorbringe. Was außerdem die Behauptung der Reklamanten, ihnen liege die Beweispflicht nicht ob, angehe, so müsse man das als einen Irrtum bezeichnen, der die zur Verhandlung stehende Sache mit einer gewöhnlichen Strafsache auf eine Stufe stelle. Der Staatsanwalt in Prisensachen sei kein strafrechtlicher, d. h. kein klägerischer Staatsanwalt. Auch sei der Reklamant nicht als Angeklagter anzusehen. Daher könne es nicht als genügend erachtet werden, wenn er mit Nichtwissen und Nichterinnern antworte, vielmehr müsse der Reklamant nach völkerrechtlichen Grundsätzen Beweise vorbringen, weshalb ein Konterbandetransport nicht vorliege. Auf diesen Punkt brauche der Staatsanwalt daher nicht weiter zu erwidern. Darauf jedoch, daß der Reklamant behaupte, er habe die Tatsache, daß es sich um einen friedlichen Handelstransport handele, bewiesen, müsse er noch etwas erwidern:

Die von den Reklamanten eingereichten Beweisstücke Nr. 1 bis 12 bewiesen nur, daß die Reklamanten als Bankfirma in Fällen, wo infolge des friedlichen Handels der Wechselverkehr einseitig sei, bei einer Sendung von Metallgeld von Shanghai nach Niutschwang nach Abzug von Kommissionen, Fracht und Versicherungsprämie noch einen Vorteil erzielen könnten. Weder dafür aber, daß die Handelsverhältnisse in Niutschwang so gelegen hätten, noch auch dafür, daß das Silbergeld, obwohl es zur Kriegszeit, wo noch dazu der Feind es zur Deckung seines Mangels dringend nötig gehabt habe, zusammen mit Lebensmitteln und Getränken befördert worden sei, nicht zum Kriegsgebrauch des Feindes habe geliefert werden sollen, sei der geringste Beweis erbracht worden.

Aus diesen Gründen sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul Segawa in Niutschwang hat berichtet:

> daß Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamts geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich

aufgehört und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Güter aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand. Der Feind hatte dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien.[3]) Da es demnach offenbar ist, daß die Tatumstände zu der Annahme berechtigen, daß auch das zur Verhandlung stehende, von den Reklamanten für die Einfuhr nach Niutschwang bestimmte Silbergeld zum Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, so muß man sagen, daß es die Voraussetzungen, welche es zur Konterbande machen, erfüllt.[4])

In einem Bericht des oben genannten Kaiserlichen Konsuls heißt es, daß

> die russische Regierung beim Beginn des Baues der Mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papierrubel benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Plätzen Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden, und in der Mandschurei habe dabei ein Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über einen Krieg zwischen Japan und Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach dem Ausbruch des Krieges die Russen einmal unterliegen würden, die russischen Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Vom November oder Dezember d. J. bis zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 habe der Umlauf des Papiergeldes eine starke Abnahme erfahren und von 1 Dollar 30 bis 40 Cents sei es häufig auf 1 Dollar 10 Cents gefallen, und nur, dank den Bestrebungen der

[3]) V. § 5. — [4]) II. Ziffer 2.

> Niederlassungen der russisch-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten, den Kredit des Papiergeld aufrechtzuerhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß der Umlauf desselben ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yingkow kamen, hätten die Chinesen, welche Papierrubel gehabt hätten, darin gewetteifert, diese zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurse gegen Silbertaels gewechselt werden könnten, so hätten die Geldwechsler in Yingkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und dort mit ungeheurem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte also der Rubelschein schon beim Beginn des japanisch-russischen Krieges im Verkehr unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachricht von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yinkow gekommen war, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wiederherzustellen, es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seinen Kredit verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation so war, daß die russischen Truppen zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und zur Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß chinesisches Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls Ijuin in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

> Seit der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland seien unter vielen Chinesen Zweifel über die Einlösbarkeit der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien, und ihr Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und den russischen Regierungslieferanten seien nur sehr wenig Rubelscheine in Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hände bekommen hätten, so

hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die russischen Truppen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war nur gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt für Kaufleute, die großen Gewinn erzielen wollten. Daher hat der Rubelschein auch die Requisitionen der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht zahlen können. Aus allem diesem geht hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Krieges die Hauptprodukte Niutschwangs, Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl, wie auch die Reklamanten behaupten, verhandelt worden sind, so besteht daneben doch die Tatsache, daß auf der anderen Seite Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten, die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung der Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jener Warenhandel in Betrieb gewesen sei, auf keinen Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die geschäftlich scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden.

Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma Täng Ming Chien, welche eine volle Ladung von Kriegskonterbande heimlich nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, zugleich mit dieser Konterbande auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes der gleiche gewesen ist wie der der Einfuhr der übrigen Konterbandeladung, nämlich Lieferung zum Gebrauch der russischen Truppen.

Demnach ist es durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz die Einziehung des Geldes ausgesprochen hat.

Da Personen, welche Schleichimport treiben, immer genötigt sind, mit allen Mitteln den Verdacht abzulenken und die Spuren zu verheimlichen, so kann die Tatsache, daß man in Shanghai beim Zollamt öffentlich die Ausfuhrformalitäten erfüllt hat, nicht als ein Beweis erachtet werden, welcher geeignet sei, der obigen Annahme entgegenzustehen.

Wenn man die von den Reklamanten angeführten Beweise betrachtet, so können sie lediglich zu der Vermutung führen, daß in jedem Jahre Fälle von Einfuhr kleinen Silbergeldes nach Niutschwang vorkommen. Für die Behauptung aber, daß, obgleich eine Gelegenheit, großen Gewinn zu erzielen, vorhanden war, diese Gelegenheit nicht berücksichtigt worden sei und das Geld für die alljährlich wiederkehrenden Handelszwecken dienen sollte, ist keinerlei Beweis vorhanden.

Die Reklamanten behaupten, daß es nicht zu bestreiten sei, daß die Verwendung von Silbergeld sich nicht auf die russische Armee und Marine beschränke, sondern daß es allgemein im kaufmännischen Verkehr unter den Chinesen verwendbar sei. Was indes das von den Reklamanten einzuführen beabsichtigte Silbergeld angeht, so ist aus den Tatumständen die Annahme, daß dasselbe zum Gebrauch der russischen Truppen dienen würde, ganz offenbar berechtigt. Dasselbe kann daher, gerade wie auf Grund derselben Tatumstände der gleichen Annahme bei Lebensmitteln wie Reis und Weizenmehl nichts im Wege steht, als Konterbande angesehen werden.

Da ferner der Grund dafür, daß Lebensmittel, Geld usw., wenn sie nach feindlichem Gebiet gehen oder zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, als Konterbande gelten, der ist, daß man dagegen ist, daß solche Güter im Ende die Kriegsfähigkeit des Feindes unterstützen, so ist die Frage, ob ihr Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, für die Bestimmung, ob ein Konterbandetransport vorliegt oder nicht, nicht von wesentlicher Bedeutung. Wenn der Bestimmungsort ein Kriegshafen oder ein Blockadehafen ist, so liefert das nur einen Umstand, welcher die Vermutung, daß die dorthin bestimmten Güter Konterbande sind, erleichtert. Daher ist auch dieser Punkt der Berufung nicht anzuerkennen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Ying Yü Hao, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori sichome Nr. 54.

In der Prisensache betreffend Ladung des chinesischen Dampfers „Pei-Ping" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping" befindlichen, von der Firma Kai Ping Chiang an die Firma Ying Yü Hao versandten 8 Kisten mexikanischer Dollars werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 8 Kisten mexikanischer Dollers bestehen aus kleinem chinesischen Silbergeld. Sie sind von dem Frachtgeschäft Kai Ping Chiang auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verschifft und am 5. Juli 1904 an Ying Yü Hao abgesandt worden. Als am 17. d. M. das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru" den Dampfer „Pei-Ping" wegen Konterbandetransports etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwei in China aufbrachte, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Leutnants zur See Iwamuro Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sow Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Die Reklamanten betrieben in Niutschwang ein Geschäft, in welchem sie Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl einkauften, welches sie nach Shanghai und anderen Plätzen ausführten. Sie hätten das zur Verhandlung stehende Silbergeld von Shanghai kommen lassen, weil die Zeit zum Einkauf ihrer Handelswaren gekommen gewesen sei und weil als Resultat der Neigung des Handels zu einem einseitigen Wechselverkehr Kapital nötig gewesen sei.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch nicht zu ihrem Gebrauch geliefert werden sollen. Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Der Reklamant hat zum Beweise dieser Tatsachen verschiedene Beweisstücke eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Sie seien daher Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt worden sind, so kann je nach den

Umständen angenommen werden, daß sie zum Gebrauch dieser Truppen dienen werden.

Niutschwang war zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre. Es wird demnach für Kriegskonterbande angesehen, [1]) und weder die Ausführungen des Vertreters der Reklamation noch die von ihm eingereichten Beweisdokumente sind imstande, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden. [2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Chan Yü Po und Ching Pu Saw, chinesische Staatsangehörige, in Firma Ying Yü Hao, aus China, Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takagi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho sichome Nr. 3 und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kita agasadori Nr. 54.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Pei-Ping", welcher am 17. Juli 1904 auf 37° 35' n. Br. und 122° 23' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping" befindlichen, von der Firma Kai Ping Chiang an die Firma Ying Yü Hao versandten 8 Kisten mexikanischer Dollars erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten, die chinesischen Staatsangehörigen Chang Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Ying

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Yü Hao, durch die Rechtsanwälte Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation, Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu, sind folgende:

Es werde Aufhebung des am 17. Dezember 1904 von dem Prisengericht in Sasebo abgegebenen Urteils auf Einziehung der auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verschifften 8 Kisten mexikanischer Dollars und Freigabe derselben beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Reklamanten betrieben in Niutschwang ein Ausfuhrgeschäft in Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl. Bei der Ausfuhr dieser Güter nach Shanghai nähmen sie den Preis dafür in Shanghai ein und die Übersendung dieses Geldes nach Niutschwang werde entweder durch Ankauf in Niutschwang zahlbarer Wechsel oder in Form baren Geldes bewerkstelligt. Auch in Fällen, wo Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl von Niutschwang nach anderen Plätzen wie Shanghai ausgeführt würden, werde der Preis bisweilen in Shanghai gezahlt. Denn als Zentrum des chinesischen Handels sei Shanghai auch der Mittelpunkt des Geldumlaufs. So habe der Agent der Reklamanten in Shanghai das zur Verhandlung stehende Geld in der beschriebenen Weise im Betriebe des Geschäfts vereinnahmt, bei einem Wechsler gewechselt und an seine Firma Ying Yü Hao in Niutschwang geschickt.

Daß bares Silbergeld geschickt worden sei, habe seinen Grund darin, daß gerade in Niutschwang die Zeit für die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. gekommen gewesen sei. Denn da die Exportfirma Ying Yü Hao in der Regel Zahlung für die Bohnen in kleinem Silbergeld leiste, sei es nötig gewesen, bares Geld zu schicken. Das sei einer der Gründe, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar geschickt worden sei.

Wenn in Niutschwang Silbergeld reichlich und der Kurs für in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai niedrig gewesen wäre, so wäre es allerdings nicht nötig gewesen, daß der Agent der Reklamanten extra Silbergeld hätte schicken sollen. In Niutschwang habe es aber an Silbergeld gefehlt, und der Wechselkurs auf Niutschwang sei in Shanghai so hoch gewesen, daß selbst nach Zahlung der Fracht und Versicherung die Sendung von barem Geld immer noch geschäftlich vorteilhaft, abgesehen davon, daß sie notwendig gewesen sei. Das sei der zweite Grund, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar übersandt worden sei.

Die obigen Tatsachen gingen hervor aus den Beweisstücken Nummer 2, 3, 5 bis 7 und 9 bis 11.

2. Daß der Agent der Reklamanten das zur Verhandlung stehende Silbergeld an die Firma Ying Yü Hao in Niutschwang geschickt habe, sei, wie dargetan, eine für eine Exportfirma natürliche Maßnahme, die mit den russischen Truppen in keinerlei Beziehung stehe. Wenn man annehme, daß es zulässig sei, eine derartige reine Handelstransaktion für unerlaubt zu erklären, und die auf der Reise befindlichen Güter einzuziehen, so bedeute das eine Entziehung des Rechts Gewerbe zu treiben. Von etwas dergleichen aber, wie insbesondere auch davon, daß neutralen Staatsangehörigen das Recht auf ihr gewöhnliches Gewerbe in ihrem eigenen Lande entzogen werden könne, habe man bislang in der Praxis und der Wissenschaft des Kriegsvölkerrechts noch niemals etwas gehört.

3. Der Dampfer „Pei-Ping" habe seine Absicht, nach Niutschwang und anderen Häfen zu gehen, in Shanghai-Zeitungen bekannt gemacht, und der englische Konsul habe die Abreise des Dampfers zwecks Gütertransports nach Niutschwang gutgeheißen. Auch das Zollamt in Shanghai habe die öffentlich nach Niutschwang gehende Ladung passieren lassen. Daher habe der Agent der Reklamanten ohne weitere Überlegung ganz unbefangen dem Schiffe das zur Verhandlung stehende Silbergeld zur Beförderung übergeben. Demnach sei die Beschlagnahme, von der Einziehung nicht zu reden, im höchsten Grade unerwartet gekommen. Wenn man das Geld wirklich heimlich habe absenden wollen, um es zum Gebrauch der russischen Truppen zu liefern, so hätte man ein so öffentliches Transportverfahren nicht wählen sollen. Daß man aber doch ein solches Verfahren eingeschlagen habe, liefere reichlichen Grund für die Vermutung, daß böser Glaube dabei nicht vorgelegen habe.

4. In dem Urteil erster Instanz werde zur Begründung folgendes gesagt:

> Niutschwang sei zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen und habe als ein Hauptetappenort gedient. Außerdem habe das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit gelitten, und es sei bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, benötigt worden sei, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es müsse daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Daraufhin aber, daß Niutschwang ein Hauptetappenort der russischen Truppen sei, annehmen zu wollen, daß alle dorthin eingeführten

Güter zum Gebrauch der Truppen geliefert würden, sei unbillig streng und widerlaufe auch den Tatsachen. Daß, wenn auch Niutschwang zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, deshalb der Handel Niutschwangs nicht in Stillstand geraten, sondern tatsächlich ausgeübt worden sei, könne man aus den das Beweisstück Nr. 15 bildenden telegraphischen Mitteilungen der Niutschwang-Filiale der offenen Handelsgesellschaft Mitsui Bussan über die Handelslage in Niutschwang bis zum Juli des vorigen Jahres entnehmen. Wenn später die chinesische Zollstatistik für das Jahr 1904 erscheinen werde, so würden diese Tatsachen sich bestätigen.

Selbst angenommen, die russischen Truppen hätten Geld, wie das zur Verhandlung stehende, nötig gehabt, so sei es doch unsinnig, ohne zu fragen, wem es gehöre, anzunehmen, daß es unbedingt an die Truppen geliefert worden wäre. Auch sprächen die Tatsachen nicht dafür: vielmehr müsse grundsätzlich angenommen werden, daß, wenn die Reklamanten, welche ein Exportgeschäft hätten, von Shanghai, woher sie ihre Kapitalien geliefert bekämen, nach Niutschwang, dem Sitz ihres Geschäfts, Geld, welches zum Betrieb des Geschäfts erforderlich sei, befördern ließen, dieses Geld im Betriebe des Geschäfts der Reklamanten zur Verwendung kommen solle.

Wenn man diese natürliche Vermutung umstürzen wolle, so bedürfe es dazu unter allen Umständen sicherer Gründe und Beweise. Wenn daher das Urteil erster Instanz auf die dort verzeichneten vagen Gründe hin eine Annahme aufgestellt habe, welche dieser natürlichen Vermutung widerspreche, so sei das auch vom Standpunkt des Beweisrechts unzutreffend.

5. Silbergeld sei sogenannte bedingungsweise Konterbande. Da es danach nur in den beiden Fällen: (1) daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei; (2) daß es nach feindlichem Gebiet bestimmt sei und angenommen werden müsse, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würde, Kriegskonterbande sei, so sei es nötig, für die Behauptung, daß es Konterbande sei, Beweise beizubringen, welche dartäten, daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen sei oder daß es zu ihrem Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Wenn man also bei der Annahme, daß Konterbande nach dem Fall „(2)“ vorliege, einfach folgere, daß die Güter, weil sie nach einem von feindlichen Truppen besetzten Ort gesandt würden, auch zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden würden, so schließe man aus dem Vorhandensein der ersten der beiden Bedingungen, welche dieser Fall erfordere, ohne weiteres auf das Vorhandensein auch der zweiten Bedingung. Das sei im Erfolg dasselbe, als wenn die zweite Bedingung überflüssigerweise geschrieben sei, und laufe darauf hinaus,

daß die bedingte Kriegskonterbande des Falls „(2)" keinen Unterschied von der absoluten Konterbande aufweise, so daß der Sinn, welcher der Unterscheidung dieser beiden zugrunde liege, völlig zunichte gemacht werde.

Man werde aber vielleicht behaupten, die Grundlage, auf welche hin das Gericht erster Instanz das zur Verhandlung stehende Geld als Konterbande angesehen habe, beschränke sich nicht nur darauf, daß das Geld nach einem vom Feinde besetzten Platz bestimmt sei, sondern es sei auch noch die weitere Begründung beigefügt, daß die feindliche Armee oder Marine es benutzen werde.

Demgegenüber sei aber folgendes zu bemerken: Jedermann könne in allen Umständen Geld gebrauchen, und die Verwendbarkeit desselben beschränke sich nicht auf die russische Armee und Marine. Wenn demnach dafür, daß nur die russische Armee oder Marine das zur Verhandlung stehende Geld gebrauchen werde, keine besonderen Gründe vorlägen, so gebe die oben genannte weitere Begründung des Urteils erster Instanz auf die Frage, inwiefern die Annahme berechtigt sei, daß das zur Verhandlung stehende Geld bei den russischen Truppen zur Verwendung kommen werde, die Antwort, man müsse annehmen, daß es bei den russischen Truppen zur Verwendung gekommen wäre, weil diese es zu verwenden genötigt gewesen seien. Das sei Beantwortung einer Frage mit derselben Frage.

Obwohl den Reklamanten die Beweislast nicht obliege, hätten sie ihre Behauptung, daß das zur Verhandlung stehende Geld weder an die russischen Truppen bestimmt, noch zu ihrem Gebrauch zu liefern gewesen, daß es vielmehr zur Deckung des Bedarfs in dem Geschäft der Reklamanten versandt worden sei, mit verschiedenen beweiskräftigen Tatsachen und Gründen belegt. Der Staatsanwalt habe, ohne dagegen einen einzigen Gegenbeweis vorzubringen, diese Erklärung der Reklamanten verworfen, und die Entscheidung des Gerichts erster Instanz, welches der Ansicht des Staatsanwalts beipflichte, sei daher auch vom Standpunkt der Beweisführung rechtswidrig.

6. Es sei freilich nicht zu leugnen, daß Niutschwang nicht nur zur Zeit der Aufbringung, sondern schon seit der Zeit vor dem japanisch-russischen Krieg unter russischer Gewalt gestanden habe. Aber man müsse dies besetzte Gebiet nicht einem gewöhnlichen Okkupationsgebiet gleichstellen. Denn Niutschwang sei ein dem Handel der Mächte offenstehender Hafen und kein Kriegs- oder Blockadehafen. Es könne nicht mit nur während des Krieges besetzten Gebieten, wie zum Beispiel der Song To-Bucht, der Taubenbucht und der Sho Ping-Insel bei Port Arthur auf eine Stufe gestellt werden. Wenn relative Konterbandegüter, d. h. Güter, wie sie im § 14 der Seeprisenordnung[3]) aufgeführt

[3]) V.

gestellt seien, nach der Song To-Bucht usw. bestimmt wären, so werde jedermann dem zustimmen, wenn man annehme, daß sie direkt für die russischen Truppen bestimmt seien und daher als Kriegskonterbande eingezogen werden müßten. Wenn man aber einen solchen Fall und den Fall, wo die Güter nach Niutschwang bestimmt seien, gleichstelle, so entspreche das nicht dem wahren Sinn der japanischen Seeprisenordnung und des Völkerrechts über die Behandlung neutralen Gutes. Besonders seien auch die zur Verhandlung stehenden Silbermünzen kurantes Geld, wie es unter den Chinesen und den in- und ausländischen Kaufleuten Kurs habe. Von anderen Konterbandegütern, wie Lebensmitteln und dergleichen, sei es weit verschieden, und es lägen Gründe vor, nach denen man nicht auf Gebrauch seitens der Truppen schließen müsse. Beispielsweise sei zwischen Lebensmitteln, welche zum Gebrauch für die Russen, und solchen, welche zum Gebrauch für die Chinesen dienen sollten, ein großer Unterschied, so daß man, wenn Lebensmittel, welche für Russen geeignet seien, in großer Menge nach Niutschwang bestimmt würden, diese wohl als Konterbande ansehen könne. Geld sei aber nicht nur bei Truppen verwendbar, und da auch die Menge des hier versandten Geldes im Handel mit den großen Mengen Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl keinen Überschuß lassen würde, so könne man es nicht mit Lebensmitteln vergleichen und als Truppenbedarf ansehen.

7. Niutschwang sei ein Handelshafen. Daher müsse man einen Fall von bedingter Kriegskonterbande, wie Geld, besonders sorgfältig überlegen. Deshalb werde besonders die rechtliche Auffassung der Stellung Niutschwangs der Beachtung empfohlen, welche mit der diplomatischen Frage über den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl eng verknüpft sei. Dieselbe sei folgende: Die Verhandlungen betreffend die Frage, ob die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. aus Niutschwang verboten werden solle, hätten zu dem Resultat geführt, daß die Ausfuhr gestattet sein solle, wenn garantiert würde, daß die Güter nicht beim Militär zur Verwendung kommen würden. Dieses sei der Kaiserlichen Regierung mittels Berichts des in China akkreditierten Kaiserlichen Gesandten vom 18. April 1904 mitgeteilt worden, und Japan habe diese Tatsache, daß die Bohnen, Bohnenkuchen usw. nach japanischen Häfen ausgeführt werden würden, mit Freuden begrüßt.

Wenn daher auch Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, so sei es doch ein diplomatisches Faktum, daß der Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Japan, Rußland, China und anderen neutralen Staaten gutgeheißen sei. Darin liege ein wichtiger Grund, weshalb die vorliegende Sache nicht allein daraufhin, daß Rußland Niutschwang besetzt habe, entschieden werden könne.

Denn wenn die Mächte so den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. übereinstimmend gestattet hätten, so falle auch das Resultat dieses Handels, nämlich daß die Kaufleute den Preis für die verkauften Waren in Empfang nähmen, in den Bereich dieses übereinstimmend gestatteten Handels. Demnach könne das Silbergeld, welches als Preis für die Bohnen, Bohnenkuchen usw. eingenommen sei, vorausgesetzt, daß es nicht an die russischen Truppen gehe, nicht eingezogen werden.

Daß aber das zur Verhandlung stehende Geld der Kaufpreis für frühere Bohnen, Bohnenkuchen usw., sowie Kapital für den auch in Zukunft gestatteten Einkauf derselben; und daß es kleines Geld sei, wie es für solche Einkäufe nötig sei; kurz, daß es in jeder Beziehung im Rahmen harmlosen Handelsverkehrs stehe, alles dies gehe aus den eingereichten Beweisen klar hervor.

Da die Absicht des Völkerrechts und der Seeprisenordnung dahin gehe, die Rechte neutraler Staatsangehöriger zu achten, so werde um äußerste Unparteilichkeit bei Beurteilung der zum Beweise ungefälschter Tatsachen eingereichten Beweisdokumente gebeten.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Die zur Verhandlung stehenden acht Kisten Silbergeld im Betrage von 72 000 Dollar sollten nach Aussage der Reklamanten Kaufgeld für Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl sein. Wenn dem so sei, so sei es für die zur Verhandlung stehende Sache von der allergrößten Bedeutung zu wissen, wann und wo und an wen die Ware verkauft sei, für welche das Geld der Preis sei. Über diese wichtigen Tatsachen hätten indes die Reklamanten keinerlei Beweis erbracht. Sie hätten lediglich im allgemeinen auf den Charakter ihrer Firma hingewiesen und dargetan, daß die Handelsgewohnheit bestehe, den Preis für Exportgüter des friedlichen Handels in Shanghai, der Zentrale des chinesischen Handels, einzunehmen, und daß die Übersendung des Geldes nicht unbedingt durch Wechsel, sondern in Fällen, wo es vorteilhaft sei, bares Geld zu schicken, auch in bar geschehe. Daß dies nicht ausreiche, um zu begründen, daß das zur Verhandlung stehende Geld nicht zum Gebrauch der russischen Truppen habe geliefert werden sollen, sei selbstverständlich. Außerdem sei dies das erste Mal gewesen, daß die Reklamanten bares Geld nach Niutschwang gesandt hätten. Dies werde bewiesen durch das Zeugnis des Täng Ming Chien, Chefs der Transportfirmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun in Shanghai, welches dieser am 26. September 1904 im Prisengerichtshof zu Sasebo auf die Frage des Staatsanwalts abgelegt habe und welches besage:

> Er habe Ying Yü Hao, Yu Shing Yuen und Yu Shing Yuen schon von früher gekannt; Transporte habe er aber für diese Firmen erst jetzt zum ersten Male übernommen. Seit 50 Jahren betreibe er sein Transportgeschäft in Shanghai, und außer durch seine Firmen gehe kein Stück Ausfuhrgut nach Niutschwang. Der Transport der in den Prisensachen „Pei-Ping“ und „Hsi-Ping“ befangenen Güter liege ausschließlich in seiner Hand.

Nach diesem Zeugnis hätten die Reklamanten früher kein bares Geld nach Niutschwang gesandt. Außerdem könnten sie auch nicht beweisen, daß nach dem damaligen Wechselkurs in Niutschwang, selbst nach Abzug der Kommission, Fracht- und Versicherungskosten, noch ein Vorteil bei der Barsendung vorhanden sei.

Dagegen sei Niutschwang von den Russen okkupiertes Gebiet und ein Hauptetappenort gewesen; sodann sei es bekannt, daß infolge der andauernden Niederlagen der russischen Truppen zu Wasser und zu Lande der Kredit des Papiergeldes in Liaotung und in der Mandschurei verloren gegangen sei, so daß die russischen Truppen für die laufenden kleinen Zahlungen kleines Geld nötig gehabt hätten. Daher habe das zur Verhandlung stehende Geld wohl in der Hoffnung auf großen Verdienst an die russischen Truppen geliefert werden sollen, und man müsse vermuten, daß der Transport des baren Geldes, welcher so große Kosten und so großes Risiko bedingt habe, im Hinblick darauf unternommen worden sei.

Wenn daher das Urteil erster Instanz in dem Transport des zur Verhandlung stehenden Silbergeldes kein reines Handelsunternehmen erblickt, sondern auf Grund der Annahme, daß das Geld nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der feindlichen Truppen gedient haben würde, die Einziehung verfügt habe, so sei das nicht unzutreffend.

Zur Einziehung von Gütern auf Grund der Annahme, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden und daher Konterbande seien, sei es nicht unbedingt erforderlich darzulegen, daß diese Annahme sich auf Beweise gründe. Im Falle, daß nach der Art der Güter, den Verhältnissen des Einfuhrorts und anderen Umständen angenommen werden könne, daß die Güter zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden, habe das Prisengericht hierüber nach freier Überzeugung zu befinden.

Wenn auch der Handel mit Kriegskonterbande eine Handlung sei, welche die Freiheiten des öffentlichen neutralen Handels genieße, so würden doch, um der Gefahr der Wegnahme zu entgehen, verschiedene Mittel ausgedacht, und, wenn man Kriegskonterbande transportiere, so gebe man sich ganz allgemein den Anschein, als ob kein Kriegskonterbandetransport vorliege. So sei es natürlich, daß man Güter

nicht mit Konnossementen, welche offen an die Truppen adressiert seien, versende.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei kleines Silbergeld, welches in den amtlichen chinesischen Münzen geprägt worden sei. Da es überall in China Kurs habe, so könne man selbstredend aus der einen Tatsache, daß es nach Niutschwang befördert worden sei, nicht ohne weiteres schließen, daß es zum russischen Kriegsgebrauch habe dienen sollen. Indes sei Niutschwang zu der fraglichen Zeit ein russischer Hauptetappenort gewesen; die russischen Truppen seien dadurch, daß ihr Kriegspapiergeld infolge der andauernden Niederlagen den Kredit verloren gehabt habe, gezwungen gewesen, kleines chinesisches Silbergeld zu verwenden; die „Pei-Ping", auf der das zur Verhandlung stehende Silbergeld verschifft worden sei, sowie die zu gleicher Zeit gereiste „Hsi-Ping" seien mit einer großen Menge von Konterbandegütern vollbeladen gewesen und insbesondere bezüglich der Lebensmittel und Getränke könne ihrer Art wegen niemand bestreiten, daß sie für den russischen Etappenbedarf hätten geliefert werden sollen. Wenn man diese verschiedenen Tatumstände zusammenhalte, um daraus den Tatbestand des vorliegenden Falles zu entnehmen, so könne man freilich nicht behaupten, daß sie eine direkte Begründung für die Tatsache darstellten, daß das zur Verhandlung stehende Geld nur von den russischen Truppen gebraucht worden wäre; es sei aber zum mindesten nicht schwer, daraus zu entnehmen, daß es mit den Lebensmitteln zusammen zum Gebrauch der russischen Truppen habe dienen sollen.

Es sei eine unbegründete Klage, wenn die Reklamanten sagten, es sei vom Standpunkt der Beweisführung widerrechtlich, daß das Gericht, obwohl die Reklamanten, ohne daß ihnen die Beweispflicht obliege, ihren Argumenten verschiedene stichhaltige Beweise und Fakta zugrunde gelegt hätten, sich der Ansicht des Staatsanwalts angeschlossen habe, welcher auch nicht den geringsten Gegenbeweis vorgebracht habe.

Die Reklamanten in Prisensachen seien verschieden von strafrechtlichen Angeklagten, und es sei keineswegs der Fall, daß ihnen keine Beweispflicht obliege. Vielmehr müßten sie dafür, daß ihre Güter, obwohl sie nach einem vom Feinde besetzten Platz gingen, nicht zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollten, oder für die Behauptung, daß es sich um einen friedlichen Transport handele, die Gründe darlegen. Da nun, wie schon oben dargetan, die Reklamanten weder Beweise noch auch Gründe, welche die von dem Staatsanwalt präsumierten Tatsachen umstießen, vorgebracht hätten, so sei es für den Staatsanwalt nicht nötig, einen Gegenbeweis zu erbringen und daß er ihn nicht erbracht habe, sei als ganz natürlich anzusehen.

Daher sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul in Niutschwang, Segawa, hat berichtet, daß

> Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamts geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört, und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Gelder aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand. Der Feind hatte dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob dieselben nach feindlichem Gebiet bestimmt seien.[4]) Da es demnach offenbar ist, daß die Tatumstände zu der Annahme berechtigen, daß auch das zur Verhandlung stehende, von den Reklamanten für die Einfuhr nach Niutschwang bestimmte Silbergeld zum Kriegsgebrauch gedient haben würde, so muß man sagen, daß es die Voraussetzungen, welche es zur Konterbande machen, erfüllt.[5])

In einem Bericht des obengenannten Kaiserlichen Konsuls heißt es, daß

> die russische Regierung beim Beginn des Baues der Mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papierrubel benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Plätzen Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden, und in der Mandschurei habe dabei ein Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über

---

[4]) V. § 5. — [5]) II. Ziffer 2.

einen Krieg zwischen Japan und Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach dem Ausbruch des Krieges die Russen einmal unterliegen würden, die russischen Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Vom November oder Dezember d. J. bis zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 habe der Umlauf des Papiergeldes eine starke Abnahme erfahren, und dasselbe sei von 1 Dollar 30 bis 40 Cents häufig auf 1 Dollar 10 Cents gefallen, und nur, dank den Bestrebungen der Niederlassungen der russisch-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten den Kredit des Papiergeldes aufrechtzuerhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß sein Umlauf ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yingkow kamen, hätten die Chinesen, welche Papierrubel gehabt hätten, darin gewetteifert, diese zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurs gegen Silbertaels gewechselt werden könnten, so hätten die Geldwechsler in Yingkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und dort mit ungeheurem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte also der Rubelschein schon beim Beginn des japanisch-russischen Krieges im Verkehr unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachricht von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yingkow gekommen war, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wiederherzustellen; es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seinen Kurs verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation derartig war, daß die russischen Truppen zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und zur Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß chinesisches Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls Ijuin in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

Mit der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland seien unter vielen Chinesen Zweifel über die Einlösbarkeit der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien, und der Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und den russischen Regierungslieferanten seien nur sehr wenig Rubelscheine in Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hand bekommen hätten, hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die russischen Truppen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war nur gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt für Kaufleute, die großen Gewinn erzielen wollten. Daher hat der Rubelschein auch die Requisitionen der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht zahlen können. Aus allem diesen geht klar hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Krieges die Hauptprodukte Niutschwangs Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl, wie auch die Reklamanten behaupten, verhandelt worden sind, so bestand daneben doch die Tatsache, daß auf der anderen Seite Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten, die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung der Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jener Warenhandel in Betrieb gewesen sei, auf keinen Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die geschäftlich scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden. Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma T ä n g M i n g C h i e n, welche eine volle Ladung von Kriegskonterbande heimlich nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, zugleich mit dieser Konterbande auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes der gleiche gewesen ist wie der der Einfuhr der übrigen Konterbandeladung, näm-

lich Lieferung zum Gebrauch der russischen Truppen. Demnach ist es durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz die Einziehung des Geldes ausgesprochen hat.

Da Personen, welche Schleichimport treiben, immer genötigt sind, mit allen Mitteln den Verdacht abzulenken und die Spuren zu verheimlichen, so kann die Tatsache, daß man in Shanghai beim Zollamt öffentlich die Ausfuhrformalitäten erfüllt hat, nicht als ein Beweis erachtet werden, welcher geeignet sei, der obigen Annahme entgegenzustehen.

Wenn man die von den Reklamanten angeführten Beweise betrachtet, so können sie lediglich zu der Vermutung führen, daß in jedem Jahre Fälle von Einfuhr kleinen Silbergeldes nach Niutschwang vorkommen. Für die Behauptung aber, daß, obgleich eine Gelegenheit, großen Gewinn zu erzielen, vorhanden war, diese Gelegenheit nicht berücksichtigt worden sei und das Geld für die alljährlich wiederkehrenden Handelszwecke dienen sollte, ist keinerlei Beweis erbracht worden.

Die Reklamanten behaupten, daß es nicht zu bestreiten sei, daß die Verwendung von Silbergeld sich nicht auf die russische Armee und Marine beschränke, sondern daß es allgemein im kaufmännischen Verkehr unter den Chinesen verwendbar sei. Was indes das von den Reklamanten einzuführen beabsichtigte Silbergeld angeht, so ist aus den Tatumständen die Annahme, daß dasselbe zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde, ganz offenbar berechtigt. Dasselbe kann daher, gerade wie auf Grund derselben Tatumstände der gleichen Annahme bei Lebensmitteln wie Reis und Weizenmehl nichts im Wege steht, als Konterbande angesehen werden.

Da ferner der Grund dafür, daß Lebensmittel, Geld usw., wenn sie nach feindlichem Gebiet gehen oder zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, als Konterbande gelten, der ist, daß man dagegen ist, daß solche Güter im Ende die Kriegsfähigkeit des Feindes unterstützen, so ist die Frage, ob ihr Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, für die Bestimmung, ob ein Konterbandetransport vorliegt oder nicht, nicht von wesentlicher Bedeutung. Wenn der Bestimmungsort ein Kriegshafen oder ein Blockadehafen ist, so liefert das nur einen Umstand, welcher die Vermutung, daß die dorthin bestimmten Güter Konterbande sind, erleichtert. Daher ist auch dieser Punkt der Berufung nicht anzuerkennen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shang Chiang, aus der Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori sichome Nr. 54.

In der Prisensache, betreffend Ladung des chinesischen Dampfers „Pei-Ping", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping" befindlichen, von der Firma Shang Fa Yun an die Firma Yu Shang Chiang versandten 5 Kisten kleines Silbergeld werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 5 Kisten kleines Silbergeld sind von dem Transportgeschäft Shang Fa Yun auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verladen und am 15. Juli 1904 nach Niutschwang verschifft worden. Als am 17. d. M. das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru" den Dampfer „Pei-Ping" wegen Konterbandetransports etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwei in China aufbrachte, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Leutnants zur See Iwamuro Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sow Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Die Reklamanten betrieben in Niutschwang ein Bankgeschäft. Sie hätten das zur Verhandlung stehende Geld von Shanghai kommen lassen wollen, weil zu der Zeit in Niutschwang die Handelsverhältnisse zu einem einseitigen Wechselverkehr geneigt hätten und weil die Zeit für den Einkauf von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl gekommen gewesen sei, so daß Umlaufskapital nötig gewesen sei. Ferner sei der Kurs für Papiergeld und für kleines Silbergeld sehr ungleich gewesen, so daß die Reklamanten durch Einfuhr von Silbergeld einen Gewinn zu erzielen erwartet hätten. Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch nicht zu ihrem Gebrauch geliefert werden sollen. Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Die Reklamanten haben zum Beweise der vorstehenden Tatsachen verschiedene Beweisdokumente eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Sie seien daher Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt worden sind, so kann je nach den Umständen angenommen werden, daß sie zum Gebrauch dieser Truppen dienen werden.

Niutschwang war zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre. Es wird demnach als Kriegskonterbande angesehen,[1]) und weder die Ausführungen des Vertreters der Reklamation noch die von ihm eingereichten verschiedenen Beweisstücke sind imstande, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.[2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shang Chiang, aus China, Provinz Canton, Regierungsbezirk Chowchow, Haiyang bzw. Chaoyang.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takagi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho sichome Nr. 3. und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori sichome Nr. 54.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Pei-Ping", welcher am 17. Juli 1904 auf 37° 35' n. Br. und 122° 23' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

„Pei-Ping“ befindlichen, von der Firma Shang Fa Yun versandten 5 Kisten kleines Silbergeld erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten, die chinesischen Staatsangehörigen Chan Yü Po und Ching Pu Saw, in Firma Yu Shang Chiang, die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation, Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu, sind folgende:

Es werde Aufhebung des am 17. Dezember 1904 von dem Prisengericht zu Sasebo abgegebenen Urteils auf Einziehung der auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping“ verschifften 5 Kisten kleines Silbergeld und Freigabe derselben beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Reklamanten hätten ein Bankgeschäft und betrieben daneben ein Engrosgeschäft für Ein- und Verkauf.

Bei der Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl liehen die Kaufleute von Niutschwang den Wechselbetrag für die Güter dar, vereinnahmten in Shanghai den Wechselbetrag von dem Wechselschuldner und bewerkstelligten die Übersendung dieses Betrages entweder durch Ankauf eines in Niutschwang zahlbaren Wechsels oder in Form baren Geldes. Auch in Fällen, wo Waren von Niutschwang nach anderen Plätzen wie Shanghai ausgeführt würden und der Wechsel dargeliehen werde, werde die Zahlung des Wechselbetrages bisweilen in Shanghai entgegengenommen. Denn da Shanghai das Zentrum des chinesischen Handels sei, so sei es auch der Mittelpunkt des Geldumlaufs. Auch in Fällen, wo die Reklamanten selber Bohnen und Bohnenkuchen nach Shanghai ausführten, werde die Zahlung des Preises in Shanghai entgegengenommen, und auch in Fällen, wo die Ausfuhr nach anderen Plätzen gehe, wie Shanghai, sei dies bisweilen der Fall.

So sei das zur Verhandlung stehende Geld im Verlauf einer Transaktion von dem Angestellten der Reklamanten in Shanghai dort eingenommenes Geld, welches er bei einem Wechsler eingewechselt und an das Hauptgeschäft in Niutschwang gesandt habe. Daß bares Geld geschickt worden sei, habe seinen Grund darin, daß gerade in Niutschwang die Zeit für die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. gekommen gewesen sei. Denn da in der Regel die Exportfirmen Zahlung für die Bohnen usw. in kleinem Silbergeld leisteten und die Kunden des Bankdepartements die Reklamanten um Leistung in Silbergeld bäten, so hätten dieselben sich darauf vorbereiten müssen. Dies sei einer der Gründe, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar geschickt worden sei.

Wenn in Niutschwang Silbergeld reichlich und der Kurs für in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai niedrig gewesen wäre, so

wäre es allerdings nicht nötig gewesen, daß der Angestellte der Reklamanten extra Silbergeld hätte schicken sollen. In Niutschwang habe es aber an Silbergeld gefehlt, und der Wechselkurs auf Niutschwang sei in Shanghai so hoch gewesen, daß selbst nach Zahlung der Fracht und Versicherung die Sendung von barem Geld immer noch vorteilhaft, abgesehen davon, daß sie geschäftlich notwendig gewesen sei. Das sei der zweite Grund, weshalb das zur Verhandlung stehende Geld in bar übersandt worden sei.

Die obigen Tatsachen gingen hervor aus den Beweisstücken Nummer 2, 3, 5 bis 7 und 9 bis 11.

2. Daß der Angestellte der Reklamanten das zur Verhandlung stehende Silbergeld an das Hauptgeschäft in Niutschwang geschickt habe, sei, wie dargetan, eine für ein Bankgeschäft natürliche Maßnahme, die mit den russischen Truppen in keinerlei Beziehung stehe. Wenn man annehme, daß es zulässig sei, eine derartige reine Handelstransaktion für unerlaubt zu erklären und die auf der Reise befindlichen Güter einzuziehen, so bedeute das eine Entziehung des Rechts, Gewerbe zu treiben. Von etwas dergleichen, wie insbesondere auch davon, daß neutralen Staatsangehörigen das Recht auf ihr gewöhnliches Gewerbe in ihrem eigenen Lande entzogen werden könne, habe man bislang in der Praxis und der Wissenschaft des Völkerrechts noch niemals etwas gehört.

3. Der Dampfer „Pei-Ping" habe seine Absicht, nach Niutschwang und anderen Häfen zu gehen, in Shanghai-Zeitungen bekannt gemacht, und der englische Konsul habe die Abreise des Dampfers zwecks Gütertransports nach Niutschwang gutgeheißen. Auch das Zollamt in Shanghai habe die öffentlich nach Niutschwang gehende Ladung passieren lassen. Daher habe der Angestellte der Reklamanten ohne weitere Überlegung ganz unbefangen dem Schiffe das zur Verhandlung stehende Silbergeld zur Beförderung übergeben. Danach sei die Beschlagnahme, von der Einziehung nicht zu reden, im höchsten Grade unerwartet gekommen. Wenn man das Geld wirklich heimlich habe absenden wollen, um es zum Gebrauch der russischen Truppen zu liefern, so hätte man ein so öffentliches Transportverfahren nicht wählen sollen. Daß man doch ein solches Verfahren eingeschlagen habe, liefere reichlichen Grund für die Vermutung, daß böser Glaube dabei nicht vorgelegen habe.

4. In dem Urteil erster Instanz werde zur Begründung folgendes gesagt:

> Niutschwang sei zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen und habe als ein Hauptetappenort gedient. Außerdem habe das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es sei bekannt,

daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, benötigt worden sei, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es müsse daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre.

Daraufhin aber, daß Niutschwang ein Hauptetappenort der russischen Truppen sei, annehmen zu wollen, daß alle dorthin eingeführten Güter zum Gebrauch der Truppen geliefert würden, sei unbillig streng und widerlaufe auch den Tatsachen. Daß, wenn auch Niutschwang zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, deshalb der Handel Niutschwangs nicht in Stillstand geraten, sondern tatsächlich ausgeübt worden sei, könne man aus den das Beweisstück Nr. 15 bildenden telegraphischen Mitteilungen der Niutschwang-Filiale der offenen Handelsgesellschaft Mitsui Bussan über die Handelslage in Niutschwang bis zum Juli des vorigen Jahres entnehmen. Wenn später die chinesische Zollstatistik für das Jahr 1904 erscheinen werde, so würden sich diese Tatsachen bestätigen.

Selbst angenommen, die russischen Truppen hätten Geld wie das zur Verhandlung stehende nötig gehabt, so sei es doch unsinnig, ohne zu fragen, wem es gehöre, anzunehmen, daß es unbedingt an die Truppen geliefert worden wäre. Auch sprächen die Tatsachen nicht dafür. Vielmehr müsse grundsätzlich angenommen werden, daß, wenn die Reklamanten, welche ein Bankgeschäft hätten, Geld, wie es zum Betriebe dieses Gewerbes erforderlich sei, von Shanghai, woher sie ihre Kapitalien geliefert bekämen, nach Niutschwang, dem Sitz ihres Geschäfts, befördern ließen, dieses Geld im Betriebe des Bankgeschäfts der Reklamanten zur Verwendung kommen solle.

Wenn man diese natürliche Vermutung umstürzen wolle, so bedürfe es dazu unter allen Umständen sicherer Gründe und Beweise. Wenn daher das Urteil erster Instanz auf die dort verzeichneten vagen Gründe hin eine Annahme aufgestellt habe, welche dieser natürlichen Vermutung widerspreche, so sei das auch vom Standpunkt des Beweisrechts unzutreffend.

5. Silbergeld sei sogenannte bedingungsweise Konterbande. Da es danach nur in den beiden Fällen: (1) daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei; (2) daß es nach feindlichem Gebiet bestimmt sei und angenommen werden müsse, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würde, Kriegskonterbande sei,[3]) so sei es nötig, für die Behauptung, daß es Konterbande sei, Beweise beizubringen, welche dartäten, daß es für die feindliche Armee

[3]) II. Ziffer 2.

oder Marine bestimmt gewesen sei oder daß es zu ihrem Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Wenn man also bei der Annahme, daß Konterbande nach dem Fall „(2)" vorliege, einfach so folgere, daß die Güter, weil sie nach einem von feindlichen Truppen besetzten Ort gesandt würden, auch zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden würden, so schließe man aus dem Vorhandensein der ersten der beiden Bedingungen, welche dieser Fall voraussetze, ohne weiteres auf das Vorliegen auch der zweiten Bedingung. Das sei im Erfolg dasselbe, als wenn die zweite Bedingung überflüssigerweise geschrieben sei, und laufe darauf hinaus, daß die bedingte Kriegskonterbande des Falles „(2)" keinen Unterschied von der absoluten Konterbande aufweise, so daß der Sinn, welcher dieser Unterscheidung zugrunde liege, völlig zunichte gemacht werde.

Man werde vielleicht behaupten, die Grundlage, auf welche hin das Gericht erster Instanz das zur Verhandlung stehende Geld als Konterbande angesehen habe, beschränke sich nicht nur darauf, daß das Geld nach einem vom Feinde besetzten Orte bestimmt sei, sondern es sei auch die weitere Begründung beigefügt, daß die feindliche Armee oder Marine es benutzen werde. Demgegenüber sei aber zu bemerken, daß Geld von jedermann in allen Umständen gebraucht werde und daß seine Verwendbarkeit sich nicht auf die russische Armee und Marine beschränke. Wenn demnach dafür, daß nur die russische Armee oder Marine das zur Verhandlung stehende Geld gebrauchen werde, keine besonderen Gründe vorlägen, so gebe die oben genannte weitere Begründung des Urteils erster Instanz auf die Frage, inwiefern die Annahme berechtigt sei, daß das zur Verhandlung stehende Geld bei den russischen Truppen zur Verwendung kommen werde, die Antwort, man müsse annehmen, daß es bei den russischen Truppen zur Verwendung gekommen wäre, weil diese es zu verwenden genötigt gewesen seien. Das sei Beantwortung einer Frage mit derselben Frage.

Obwohl den Reklamanten die Beweislast nicht obliege, hätten sie ihre Behauptungen, daß das zur Verhandlung stehende Geld weder an die russischen Truppen bestimmt, noch zu ihrem Gebrauch zu liefern gewesen, daß es vielmehr zur Deckung des Bedarfs in dem Bankgeschäft der Reklamanten versandt worden sei, mit verschiedenen beweiskräftigen Tatsachen und Gründen belegt. Der Staatsanwalt habe, ohne dagegen einen einzigen Gegenbeweis beizubringen, diese Erklärung der Reklamanten verworfen, und die Entscheidung des Gerichts erster Jnstanz, welches der Ansicht des Staatsanwalts beipflichte, sei daher auch von dem Standpunkt der Beweisführung rechtswidrig.

6. Es sei freilich nicht zu leugnen, daß Niutschwang nicht nur zur Zeit der Aufbringung, sondern schon seit der Zeit vor dem russisch-japanischen Krieg unter russischer Gewalt gestanden habe. Aber man

müsse dieses besetzte Gebiet nicht einem gewöhnlichen Okkupationsgebiet gleichstellen. Denn Niutschwang sei ein dem Handel der Mächte offenstehender Hafen und kein Kriegs- oder Blockadehafen. Es könne nicht mit nur während der Kriegszeit besetzten Gebieten, wie zum Beispiel der Song To-Bucht, der Taubenbucht oder der Sho Ping-Insel bei Port Arthur auf eine Stufe gestellt werden. Wenn relative Konterbandegüter, d. h. Güter, wie sie im § 14 der Seeprisenordnung[4]) aufgestellt worden seien, nach der Song To-Bucht usw. bestimmt wären, so werde jedermann dem zustimmen, wenn man annehme, daß sie direkt für die russischen Truppen bestimmt und daher als Kriegskonterbande einzuziehen seien. Wenn man aber einen solchen Fall und den Fall, wo die Güter nach Niutschwang bestimmt seien, gleichstelle, so entspreche das nicht dem wahren Sinn der japanischen Seeprisenordnung und des Völkerrechts über die Behandlung neutralen Gutes. Besonders seien auch die zur Verhandlung stehenden Silbermünzen kurantes Geld, wie es unter den Chinesen und den in- und ausländischen Kaufleuten in Niutschwang Kurs habe. Von anderen Konterbandegütern, wie Lebensmitteln und dergleichen, sei es weit verschieden, und es lägen Gründe vor, nach denen auf Gebrauch seitens der Truppen nicht geschlossen werden müsse. Beispielsweise sei zwischen Lebensmitteln, welche zum Gebrauch für die Russen, und solchen, welche zum Gebrauch für die Chinesen dienen sollten, ein großer Unterschied, so daß man, wenn Lebensmittel, welche für Russen geeignet seien, in großer Quantität nach Niutschwang bestimmt würden, diese wohl als Konterbande ansehen könne. Geld sei aber nicht nur bei Truppen verwendbar, und da auch die Menge des hier versandten Geldes im Handel mit den großen Mengen Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl keinen Überschuß lassen würde, so könne man es nicht mit Lebensmitteln vergleichen und als Truppenbedarf ansehen.

7. Niutschwang sei ein Handelshafen. Daher müsse man einen Fall von bedingter Kriegskonterbande wie Geld besonders sorgfältig überlegen. Deshalb werde die rechtliche Auffassung der Stellung Niutschwangs besonderer Beachtung empfohlen. Dieselbe sei mit der diplomatischen Frage über den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl eng verknüpft. Diese sei folgende: Die Verhandlungen betreffend die Frage, ob die Ausfuhr von Bohnen, Bohnenkuchen usw. aus Niutschwang verboten werden solle, hätten zu dem Resultat geführt, daß die Ausfuhr gestattet sein solle, wenn garantiert werde, daß die Güter nicht beim Militär zur Verwendung kommen würden. Dieses sei der Kaiserlichen Regierung mittels Berichts des in China akkreditierten Kaiserlichen Gesandten vom 18. April 1904 mitgeteilt worden, und Japan habe diese Tatsache, daß Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Niutschwang

[4]) V.

nach japanischen Häfen ausgeführt werden würden, mit Freuden begrüßt.

Wenn daher auch Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen sei, so sei es doch ein diplomatisches Faktum, daß der Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen usw. von Japan, Rußland, China und anderen neutralen Staaten gutgeheißen sei. Darin liege ein wichtiger Grund, weshalb die vorliegende Sache nicht allein daraufhin, daß Rußland Niutschwang besetzt habe, entschieden werden könne. Denn wenn die Mächte den Handel mit Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl übereinstimmend gestattet hätten, so falle auch das Resultat dieses Handels, nämlich daß die Kaufleute den Preis für die verkauften Waren in Empfang nähmen, in den Bereich dieses übereinstimmend gestatteten Handels. Demnach könne das Silbergeld, welches als Preis für die Bohnen, Bohnenkuchen usw. eingenommen sei, vorausgesetzt, daß es nicht an die russischen Truppen gehe, nicht eingezogen werden.

Daß aber das zur Verhandlung stehende Geld der Kaufpreis für frühere Bohnen, Bohnenkuchen usw., sowie Kapital für den auch in Zukunft erlaubten Einkauf derselben, und daß es kleines Geld sei, wie es für solche Einkäufe nötig sei; kurz, daß es in jeder Beziehung im Rahmen harmlosen Handelsverkehrs stehe: alles dies gehe aus den eingereichten Beweisen klar hervor.

Da die Ansicht des Völkerrechts und der Seeprisenordnung dahin gehe, die Rechte neutraler Staatsangehöriger zu achten, so werde um äußerste Unparteilichkeit bei Beurteilung der zum Beweise ungefälschter Tatsachen eingereichten Beweisdokumente gebeten.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Zur Einziehung von Gütern auf Grund der Annahme, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden und daher Konterbande seien, sei es nicht unbedingt erforderlich, darzulegen, daß diese Annahme sich auf Beweise gründe. Im Falle, daß nach der Art der Güter, den Verhältnissen des Einfuhrorts und anderen Umständen angenommen werden könne, daß die Güter zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würden, habe das Prisengericht nach freier Überzeugung zu befinden.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei in China geprägt und habe in Niutschwang sowie den verschiedenen Gegenden der Mandschurei Kurs. Es sei alles eine und dieselbe Art kleinen Silbergeldes, wie es zum Lohn für Tagelöhner sowie zum Einkauf der zum Haus- und persönlichen Gebrauch dienenden Gegenstände am geeignetsten, zur Zahlung bei großen geschäftlichen Transaktionen jedoch am aller-

ungeeignetsten sei. Es sei bequem für kleine, aber äußerst unbequem für große Zahlungen.

Zur Zeit, als das Geld in Niutschwang habe eingeführt werden sollen, sei, wie das Urteil erster Instanz sage, Niutschwang von den russischen Truppen besetzt gewesen, und die in Port Arthur und den verschiedenen Gegenden der Mandschurei liegenden russischen Armee- und Marinetruppen seien von diesem Platz als Bezugsort für ihren Kriegsbedarf abhängig gewesen, und die meisten Lebensmittel und sonstigen Gegenstände, die der Feind nötig gehabt habe, seien von dort geliefert worden. Da aber infolge der andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine das Kriegspapiergeld, welches in Niutschwang und auch in verschiedenen Teilen der Mandschurei Kurs gehabt habe, sehr im Kredit gesunken sei, so seien bei der Zahlung der Preise für requirierte Gegenstände und der Löhne für Menschen- und Pferdearbeit, d. h. also bei den kleinen Zahlungen plötzlich Schwierigkeiten entstanden. Daher seien Klagen über das Bedürfnis nach kleinem Hartgeld, insbesondere Geld wie dem zur Verhandlung stehenden, laut geworden, und man sei auch bezüglich dieses auf Niutschwang als Lieferungsort angewiesen gewesen.

Die Reklamanten hätten daraufhin unter Erleidung von allerhand Schwierigkeiten und unter großem Risiko die Kommission und Versicherung gezahlt und viele Tausend Yen, weit von Shanghai, einzuführen versucht. Die Frage, wie das Bedürfnis hierfür entstanden sei, beantworteten sie damit,

> es sei die Folge einseitigen Wechselverkehrs; ferner diene das Geld als Kapital zum Einkauf der von Niutschwang nach Shanghai ausgeführten Bohnen, Bohnenkuchen und des Bohnenöls; auch sei der Wertunterschied zwischen Silber und Papier in Niutschwang so groß gewesen, daß der Kurs für Silber den für Papier bis um 20 und 30 % überstiegen habe und es einträglich gewesen sei, bares Silbergeld von Shanghai kommen zu lassen.

Niutschwang sei aber seit langer Zeit von den Russen okkupiert gewesen, und die sonst von dort zur Ausfuhr gelangenden Bohnen, Bohnenkuchen usw. seien von ihnen entweder als Nahrungs- oder Brennmittel requiriert; auch sei, um den Gegner in Verlegenheit zu bringen, die Ausfuhr derselben streng verboten worden, so daß die Ausfuhr der Hauptexportartikel, Bohnen, Bohnenkuchen usw. nach Shanghai fast gar nicht stattgefunden habe.

Dagegen seien die Kriegsbedürfnisse der russischen Truppen in der Gegend von Niutschwang immer größer geworden, und neben der gewöhnlichen Einfuhr sei die Einfuhr von Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsgegenständen sehr gewachsen, so daß Ein- und Ausfuhr völlig

aus dem Gleichgewicht gekommen und demzufolge natürlich in Niutschwang zahlbare Wechsel in Shanghai zahlreich und in Shanghai zahlbare Wechsel gering geworden seien. In Shanghai seien daher in Niutschwang zahlbare Wechsel leicht und billig zu kaufen gewesen. Wenn daher die Reklamanten in ihrem Geschäftsbetrieb in Shanghai vereinnahmte Gelder nach Niutschwang zu schicken gehabt hätten, so hätten sie, anstatt das Risiko des Transports und die Kommission und die sonstigen Kosten bei Übersendung von barem Geld zu tragen, lieber mit dem Gelde in Niutschwang zahlbare Wechsel kaufen sollen, bei deren Übersendung sie zugleich Bequemlichkeit und Vorteil gehabt haben würden. Daß ein in Geschäften scharfsinniger chinesischer Kaufmann, besonders Bankinhaber, wie die Reklamanten es seien, ein bequemes und vorteilhaftes Verfahren außer acht lassen und ein unbequemes und unvorteilhaftes Verfahren wählen und vorsätzlich Schaden und Risiko aufsuchen solle, sei kaum glaublich.

Zudem sei, wie oben dargetan, die Ausfuhr der Hauptexportartikel, Bohnen, Bohnenkuchen usw. fast gänzlich ins Stocken geraten, so daß ein Bedürfnis, Kapital zum Einkauf bereitzuhalten, nicht vorgelegen habe.

Daß ferner zwischen Silber und Papier in der Gegend von Niutschwang eine so außerordentlich große Wertdifferenz bestanden habe, so daß eine Übersendung von barem Gelde von Vorteil gewesen wäre, sei nur eine mündliche Behauptung des Reklamanten, welcher man mangels anderen Grundlagen schwer Glauben schenken könne.

So könne man, wie dargetan — welchen Punkt der Reklamation man auch erwägen möge — aus keinem derselben ein Bedürfnis für die Sendung des baren Geldes entnehmen.

Dagegen hätten die russischen Truppen zur Deckung ihres Kriegsbedarfs chinesisches Geld und insbesondere kleine Münze, wie die zur Verhandlung stehende, dringend nötig gehabt. Wenn daher die Reklamanten, ohne Bedürfnis für ihr Geschäft mühsam viele Tausend Yen kleinen Geldes gesammelt, vorsätzlich die Gefahr des Transports getragen, Kommission, Versicherungsprämie und Fracht bezahlt hätten, um dieses Geld nach Niutschwang zu schaffen, so sei es ohne viel Worte offenbar, daß sie darin dem plötzlichen Bedürfnis der russischen Truppen hätten nachkommen wollen.

Selbst einmal zugegeben, das Geld habe nicht besonders eingeführt werden sollen, um dem plötzlichen Bedarf der russischen Truppen zu entsprechen, so müsse man doch vermuten, daß es, wenn es nach Niutschwang gekommen wäre, jedenfalls zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde. Daher sei es zutreffend, daß das Urteil erster Instanz auf Grund dieser Tatsachen unter Berücksichtigung der damaligen Umstände angenommen habe, daß das zur Verhandlung

stehende Geld sofort nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde. Daher sei die Berufung der Reklamanten unbegründet.

2. Die Reklamanten behaupteten:

> Neben der Notwendigkeit des zur Verhandlung stehenden Geldes für die russischen Truppen in Niutschwang habe es aber auch an Bedürfnis für dasselbe im Handelsbetriebe Niutschwangs nicht gefehlt. Es sei aber unbillig, dieses sonstige Bedürfnis gar nicht zu berücksichtigen und, weil die russischen Truppen Geld bedurft hätten, zu entscheiden, daß es ihnen geliefert worden wäre.

Das Urteil erster Instanz habe aber nicht lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen das zur Verhandlung stehende Geld nötig gehabt hätten, so entschieden. Nach den Verhältnissen Niutschwangs zur Zeit der Einfuhr; nach der Tatsache, daß eine Notwendigkeit, bares Geld zu senden, nicht vorgelegen habe; und nach verschiedenen sonstigen Tatsachen sei es schwer anzunehmen, daß die Reklamanten, wie sie behaupteten, das zur Verhandlung stehende Geld, weil sie es in ihrem Handelsbetrieb gebraucht hätten, eingeführt hätten. Dagegen hätten die russischen Truppen in ihrem Geldbedarf Mangel gelitten. Aus diesen Gründen habe das Urteil erster Instanz geschlossen, daß das Geld nach Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch für die russischen Truppen geliefert worden wäre. Es habe also nicht, ohne das damalige Bedürfnis in Handelskreisen zu berücksichtigen, in willkürlicher Weise lediglich daraufhin, daß die russischen Truppen Geld nötig gehabt hätten, entschieden, daß es zu ihrem Gebrauch dienen würde.

Nach dem Ausgeführten seien die Behauptungen der Reklamanten alle unbegründet, und das Urteil erster Instanz zutreffend. Daher sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul in Niutschwang, Segawa, hat berichtet, daß

> Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamts geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Gelder aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand. Der Feind hatte dort nicht nur viele Truppen liegen,

sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt wären.[5]) Da es demnach offenbar ist, daß die Tatumstände zu der Annahme berechtigen, daß auch das zur Verhandlung stehende, von den Reklamanten für die Einfuhr nach Niutschwang bestimmte Silbergeld zum Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, so muß man sagen, daß es die Voraussetzungen, welche es zur Konterbande machen, erfüllt.[6])

In einem Berichte des obengenannten Kaiserlichen Konsuls heißt es, daß

> die russische Regierung beim Beginn des Baues der Mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papierrubel benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Plätzen Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden, und in der Mandschurei habe dabei ein Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über einen Krieg zwischen Japan und Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach dem Ausbruch des Krieges die russischen Truppen einmal unterliegen würden, die Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Vom November oder Dezember d. J. bis zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 habe der Umlauf des Papiergeldes eine starke Abnahme erfahren, und dasselbe sei von 1 Dollar 30 bis 40 Cents häufig auf 1 Dollar 10 Cents gefallen, und nur dank den Bestrebungen der Niederlassungen der russisch-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten, den Kredit des Papiergeldes aufrechtzuerhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß sein Umlauf ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yingkow kamen, hätten die Chinesen, welche

[5]) V. § 5. — [6]) II. Ziffer 2.

Papierrubel gehabt hätten, darin gewetteifert, diese zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurs gegen Silbertaels gewechselt werden könnten, so hätten die Geldwechsler in Yingkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und dort mit ungeheurem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte also der Rubelschein schon beim Beginn des japanisch-russischen Krieges im Verkehr unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yingkow gekommen waren, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wiederherzustellen; es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seinen Kurs verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation derartig war, daß die russischen Truppen zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und zur Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß chinesisches Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls I j u i n in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

> Mit der Eröffnung des Krieges zwischen Japan und Rußland seien unter vielen Chinesen Zweifel über die Einlösbarkeit der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien, und ihr Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und den russischen Regierungslieferanten seien nur sehr wenig Rubelscheine in Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hände bekommen hätten, so hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die russischen Truppen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt für Kaufleute, die großen Gewinn erzielen wollten.

Daher hat der Rubelschein auch die Requisitionen der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht bezahlen können. Aus allem diesen geht klar hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Krieges die Hauptprodukte Niutschwangs, Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl, wie auch die Reklamanten behaupten, verhandelt worden sind, so bestand daneben doch die Tatsache, daß auf der anderen Seite Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten, die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung des Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jener Warenhandel in Betrieb gewesen sei, auf keinem Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die geschäftlich scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden. Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma Täng Ming Chien, welche eine volle Ladung von Kriegskonterbande heimlich nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, zugleich mit dieser Konterbande auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes der gleiche gewesen ist wie der der Einfuhr der übrigen Konterbandeladung, nämlich Lieferung zum Gebrauch der russischen Truppen. Demnach ist es durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz die Einziehung des Geldes ausgesprochen hat.

Da Personen, welche Schleichimport treiben, immer genötigt sind, mit allen Mitteln den Verdacht abzulenken und die Spuren zu verheimlichen, so kann die Tatsache, daß man in Shanghai beim Zollamt öffentlich die Ausfuhrformalitäten erfüllt hat, nicht als ein Beweis erachtet werden, welcher geeignet sei, der obigen Annahme entgegenzustehen.

Wenn man die von den Reklamanten angeführten Beweise betrachtet, so können sie lediglich zu der Vermutung führen, daß in jedem Jahre Fälle von Einfuhr kleinen Silbergeldes nach Niutschwang vorkommen. Für die Behauptung aber, daß, obgleich eine Gelegenheit, großen Gewinn zu erzielen, vorhanden war, diese Gelegenheit nicht berücksichtigt worden sei und das Geld für die alljährlich wiederkehrenden Handelszwecke dienen sollte, ist keinerlei Beweis erbracht worden.

Die Reklamanten behaupten, daß es nicht zu bestreiten sei, daß die Verwendung von Silbergeld sich nicht auf die russische Armee und Marine beschränke, sondern daß es allgemein im kaufmännischen Verkehr unter den Chinesen verwendbar sei. Was indes das von den Reklamanten einzuführen beabsichtigte Silbergeld angeht, so ist aus den Tatumständen die Annahme, daß dasselbe zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben würde, ganz offenbar berechtigt. Dasselbe kann daher, gerade wie auf Grund derselben Tatumstände der gleichen Annahme bei Lebensmitteln wie Reis und Weizenmehl nichts im Wege steht, als Konterbande angesehen werden.

Da ferner der Grund dafür, daß Lebensmittel, Geld usw., wenn sie nach feindlichem Gebiet gehen oder zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollen, als Konterbande gelten, der ist, daß man dagegen ist, daß solche Güter im Ende die Kriegsfähigkeit des Feindes unterstützen, so ist die Frage, ob ihr Bestimmungsort ein Kriegshafen oder Blockadehafen ist, für die Bestimmung, ob ein Konterbandetransport vorliegt oder nicht, nicht von wesentlicher Bedeutung. Wenn der Bestimmungsort ein Kriegshafen oder ein Blockadehafen ist, so liefert das nur einen Umstand, welcher die Vermutung, daß die dorthin bestimmten Güter Konterbande sind, erleichtert. Daher ist auch dieser Punkt der Berufung nicht anzuerkennen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Li Woo Chwen, in Firma Shih Chang Tock, Regierungsbezirk Päng Lai, Tengchowfu, China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori shichome Nr. 54.

In der Prisensache betreffend Ladung des chinesischen Dampfers „Pei-Ping“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping“ befindlichen, von der Firma Kai Ping Chang an die Firma Shi Chiang Tock versandten 6 Kisten mexikanischer Dollars werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 6 Kisten mexikanische Dollars sind kleines chinesisches Silbergeld. Sie wurden in Shanghai, China, von dem Transportgeschäft Kai Ping Chang auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verladen und am 15. Juli 1904 an die Firma Shi Chang Tock in Niutschwang abgesandt. Als am 17. d. M. das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru" den Dampfer „Pei-Ping" wegen Konterbandetransports etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwei in China aufbrachte, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Leutnants zur See Iwamuro Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sow Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant betreibe in Niutschwang ein Bankgeschäft. Er habe das zur Verhandlung stehende Geld von Shanghai kommen lassen wollen, weil zu der Zeit in Niutschwang die Handelsverhältnisse zu einem einseitigen Wechselverkehr geneigt hätten und weil die Zeit zum Einkauf von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl gekommen gewesen sei, so daß Umlaufkapital nötig gewesen sei. Ferner sei der Kurs für Papiergeld und für kleines Silbergeld sehr ungleich gewesen, so daß der Reklamant durch die Einfuhr von Metallgeld einen Gewinn zu erzielen erhofft habe.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch nicht zu ihrem Gebrauch geliefert werden sollen. Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Der Reklamant hat zum Beweise der vorstehenden Tatsachen verschiedene Beweisdokumente eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Sie seien daher Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt worden sind, so kann je nach den Umständen angenommen werden, daß sie zum Gebrauch dieser Truppen dienen werden.

Niutschwang war zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen

besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre. Es wird demnach als Kriegskonterbande angesehen,[1]) und weder die Ausführungen des Vertreters der Reklamation noch die von ihm eingereichten verschiedenen Beweisdokumente sind imstande, diese Annahme umzustürzen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.[2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der chinesische Staatsangehörige Li Woo Chwen, in Firma Shi Chang Tock, aus China, Provinz Shantung, Regierungsbezirk Tengchow, Päng Lai.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takagi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho ichome Nr. 3 und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori, shichome Nr. 54.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Pei-Ping", welcher am 17. Juli 1904 auf 37° 35′ n. Br. und 122° 23′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping" befindlichen, von der Firma Kai Ping Chiang an die Firma Shi Chang Tock abgesandten 6 Kisten mexikanischer Dollars erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der chinesische Staatsangehörige Li Woo Chwen, in Firma Shi Chang Tock, durch die Rechtsanwälte Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation, Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu, sind folgende:

Es werde Aufhebung des am 17. Dezember 1904 von dem Prisengericht zu Sasebo erlassenen Urteils auf Einziehung der auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verschifften 6 Kisten mexikanischer Dollars und Freigabe derselben beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

(Das Folgende ist identisch mit dem korrespondierenden Teil des Urteils des Oberprisengerichts in der Reklamation der Firma Yu Shang Chiang. VI. 19e.)

Reklamant: Der chinesische Staatsangehörige Woo Wen Tien, in Firma Ching Tai Fung, aus der Provinz Shansi, Regierungsbezirk Tai Kuh, Tai Yuen, China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori Nr. 54.

In der Prisensache betreffend Ladung des chinesischen Dampfers „Pei-Ping" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping" befindlichen, von der Firma Shang Fa Yun versandten 10 Kisten kleines Silbergeld werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 10 Kisten kleines Silbergeld wurden in Shanghai, China, von dem Transportgeschäft Shang Fa Yun auf den chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verladen und am 15. Juli 1904 nach Niutschwang in China abgesandt. Als am 17. d. M. das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru" den Dampfer „Pei-Ping" wegen Konterbandetransports etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwei in China aufbrachte, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Leutnants zur See, Iwamuro Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sow Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant betreibe in Niutschwang ein Bankgeschäft. Er habe

das zur Verhandlung stehende Geld von Shanghai kommen lassen, weil zu der Zeit in Niutschwang die Handelsverhältnisse zu einem einseitigen Wechselverkehr geneigt hätten und weil die Zeit zum Einkauf von Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl gekommen gewesen sei, so daß Umlaufskapital nötig gewesen sei. Ferner sei der Kurs für Papiergeld und für kleines Silbergeld sehr ungleich gewesen, so daß der Reklamant durch Einfuhr von Metallgeld einen Gewinn zu erzielen erhofft habe.

Das zur Verhandlung stehende Geld sei nicht für die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen und habe auch nicht zu ihrem Gebrauch geliefert werden sollen. Daher sei es keine Konterbande und müsse freigegeben werden.

Der Reklamant hat zum Beweise der vorstehenden Tatsachen verschiedene Beweisdokumente eingereicht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter würden nach ihrer Ankunft in Niutschwang zum Gebrauch der russischen Truppen gedient haben. Daher seien sie Kriegskonterbande und müßten eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel oder Geld nach einem von den feindlichen Truppen besetzten Hafen versandt werden, so kann je nach den Umständen angenommen werden, daß dieselben zum Gebrauch dieser Truppen dienen würden.

Niutschwang war zur fraglichen Zeit von den russischen Truppen besetzt und diente als ein Hauptetappenort. Außerdem hatte das russische Kriegspapiergeld durch die andauernden Niederlagen der russischen Armee und Marine sehr an Kredit verloren, und es ist bekannt, daß chinesisches Metallgeld, insbesondere kleines Geld, wie das zur Verhandlung stehende Silbergeld, stark benötigt wurde, um der täglichen Nachfrage zu entsprechen. Es muß daher angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Silbergeld nach Ankunft in Niutschwang sofort zum Gebrauch der genannten Truppen geliefert worden wäre. Es wird demnach als Kriegskonterbande angesehen,[1]) und weder die Ausführungen des Vertreters der Reklamation noch die von ihm eingereichten verschiedenen Beweisdokumente sind imstande, diese Annahme umzustoßen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.[2])

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Reklamant: Der chinesische Staatsangehörige Woo Wen Tien, in Firma Ching Tai Fung, aus China. Provinz Shansi, Regierungsbezirk Taiyuen, Tai Kuh.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takagi Toyozo, Tokio, Kojimachiku, Uchisaiwaicho shichome Nr. 3 und Sakurai Ikkyu, Regierungsbezirk Hiogo, Kobe, Kitanagasadori shichome Nr. 54.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Pei-Ping", welcher am 17. Juli 1904 auf 37° 35' n. Br. und 122° 35' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping" befindlichen, von der Firma Shan Fah Yun versandten 10 Kisten kleinen Silbergeldes erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant Woo Wen Tien, in Firma Ching Tai Fung, durch die Rechtsanwälte Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation, Takagi Toyozo und Sakurai Ikkyu, sind folgende:

Es werde Aufhebung des am 17. Dezember 1904 von dem Prisengericht in Sasebo abgegebenen Urteils auf Einziehung der auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verschifften 10 Kisten kleinen Silbergeldes und Freigabe derselben beantragt und zwar aus folgenden Gründen:

(Das Folgende ist identisch mit dem korrespondierenden Teil des Urteils des Oberprisengerichts in der Reklamation der Firma Yu Shang Chang. VI. 19 e.)

Reklamanten: Die chinesischen Staatsangehörigen Täng Ming Chien, Chef der Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun, in Shanghai, China, Kiangsi Road Nr. 94, und Yue Foong Tack, Yuen Ching Dah, Yuen Chang Kung, Yu Chang Wo, Fung Shun Yung, Yuen Fang, Wai Fah Hua, Ching Ta Foong, Shi Cheang Tack, Dong Shun Shing, Chi Chi, San Shun Ta, Shing Chang Yüng, Teng Ha Tong, Shing Woo Cheang, sämtlich wohnhaft in Shanghai, China.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

In der Prisensache, betreffend Ladung des chinesischen Dampfers „Pei-Ping", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Pei-Ping" verladenen, in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter werden sämtlich eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind in Shanghai, China, auf dem chinesischen Dampfer „Pei-Ping" verladen. Am 15. Juli 1904 wurden sie, wie in dem beigefügten Ladungsverzeichnis angegeben, nach den chinesischen Häfen Niutschwang, Tientsin und Chinwantao abgesandt. Als am 17. d. M., 10 Uhr vormittags, das Kaiserliche Kriegsschiff „Hongkong Maru" den Dampfer „Pei-Ping" wegen Konterbandetransports etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Weihaiwei in China aufbrachte, wurden auch die zur Verhandlung stehenden Güter mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Leutnants zur See, Iwamuro Tetsujiro, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns A. Mactaggart, des Kompradors Cheong Sow Wing, des 1. Offiziers H. C. Atkinson, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Die nach Niutschwang bestimmten zur Verhandlung stehenden Güter, welche unter Ziffer 2 der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904[1]) fielen, wie Reis, Weizenmehl, Tee, Zucker und Silbergeld, könnten erst als Konterbande gelten, wenn sie entweder an die feindliche Armee oder Marine bestimmt seien oder angenommen werden müsse, daß sie zu deren Gebrauch dienen würden. Was aber die Art der zur Verhandlung stehenden Güter angehe, so hätten verschiedene einzelne Kaufleute, die auch selbst die Empfänger seien, sie einem Spediteur zur Beförderung übergeben. Es sei daher offenbar, daß sie nicht an die feindliche Armee und Marine bestimmt gewesen seien.

Ferner hätten die Ladungseigentümer und der Reeder zunächst bei dem chinesischen Zollamt angefragt und die Güter erst verschifft, als sie die das Beweisstück A 1 bildende Antwort erhalten hätten, daß Reis, Weizenmehl, Zucker, Silbergeld usw. nur, wenn sie an die kriegführenden Staaten geliefert werden sollten, Konterbande seien. Das sei mehr als ausreichend für die Vermutung, daß die Absicht, sie an

[1]) II.

den Feind zum Kriegsgebrauch zu liefern, nicht bestanden habe. Überdies gehe es aus Beweisstück A 6 hervor, daß derartige Güter gewöhnlich in Niutschwang sehr in Nachfrage stünden, so daß sie regelmäßig von Shanghai eingeführt würden.

Des weiteren täten die Beweisstücke A 2 bis 4 dar, daß die Ladungseigentümer, welche alle in Niutschwang ihr Hauptgeschäft oder Filialen hätten, die Güter als gewöhnliche Handelsobjekte dorthin versandt hätten. Es sei daher unbillig, anzunehmen, daß sie zum Gebrauch des Feindes hätten dienen sollen.

Tientsin und Chinwantao seien neutrale Häfen, die zu diesem Kriege nicht in der geringsten Beziehung stünden. Die dorthin bestimmten Güter seien daher keine Kriegskonterbande und müßten mit Recht freigegeben werden.

Die Reklamanten seien die Eigentümer der in dem beigefügten Verzeichnis unter folgenden Nummern aufgeführten Güter und beantragten deren Freigabe:

Yuen Shang Kun	Nummer 85,
Yuen Shing Dah	„ 89,
Yuen Fang	„ 90,
Shing Chang Ying	„ 83,
Yue Foong Tack	„ 84,
Fung Shun Yung	„ 82,
Shi Cheang Tack	„ 88,
Yu Chan Wo	„ 81,
Ching Ta Foong	„ 16,
Dong Shun Shing	„ 13,
Teng Ha Tong	„ 18—24,
Shing Woo Cheang	„ 25—79,
Nan Shun Ta	„ 80,

Chi Chi und Wai Fah Hua Nummer 14 und 17.

Täng Ming Chien sei freilich nicht Eigentümer irgendwelcher der zur Verhandlung stehenden Güter. Er betreibe aber unter der Firma Kai Ping Chang und Shang Fa yun Seetransportgeschäfte, und da er den Transport der zur Verhandlung stehenden Güter übernommen habe und im Falle der Einziehung derselben Schaden erleiden müsse, so habe er mit den anderen Reklamanten zusammen die Reklamation erhoben und beantrage die Freigabe sämtlicher Güter.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Von den nach Niutschwang gehenden Gütern seien die in dem beigefügten Verzeichnis unter den Nummern 9 bis 12, 15, 16, 18 bis 90 aufgeführten Güter einzuziehen und die unter den Nummern 13, 14 und 17 aufgeführten sowie die nach Chinwantao und Tientsin bestimmten Güter freizugeben.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Niutschwang zur Zeit der in Frage stehenden Aufbringung von den russischen Truppen besetztes, daher feindliches Gebiet war. [2])

Da das in dem beigefügten Verzeichnis unter den nach Niutschwang bestimmten Gütern aufgeführte Eisen und die Eisenwaren Güter sind, welche als Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegsschiffen dienen können, so ist es unbestreitbar, daß sie, weil nach dem feindlichen Niutschwang bestimmt, Konterbande sind. [3]) Daher sind die Güter unter Nummer 23 und 24 einzuziehen. [4])

Was ferner die Lebensmittel, wie Weizenmehl und Getränke, angeht, [5]) so sind sie alle Artikel, wie sie bei Europäern und Amerikanern in Nachfrage stehen. Zur fraglichen Zeit ist aber die Zahl der in Niutschwang ansässigen gewöhnlichen Europäer und Amerikaner sehr gering gewesen, wogegen russische Truppen dort in großer Zahl lagen. Auch war Niutschwang zu der Zeit ein Hauptetappenort der russischen Truppen. Wenn man alles dies in Erwägung zieht, ist es ganz klar, daß die große Menge von Lebensmitteln und Getränken zum Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde.

Auch bezüglich des Geldes, [5]) welches die russischen Truppen bei der damaligen Lage für die Kriegsführung am allernötigsten hatten, kann es nicht bezweifelt werden, daß auch dieses dem Feinde zum Kriegsgebrauch geliefert worden sein würde.

Die mit Konnossementen, welche auf den Inhaber als Empfänger lauten, ohne Zweifel, aber auch die an die im beiliegenden Verzeichnis aufgeführten Empfänger bestimmten Güter sind daher tatsächlich alle als für den Gebrauch der russischen Truppen zu liefern, d. h. als Konterbande anzusehen.

Demnach sind die in dem beigefügten Verzeichnis unter Nummer 15, 16, 18 bis 22, 25 bis 33 und 35 bis 90 verzeichneten Güter einzuziehen. [4])

Die unter Nummer 9 bis 14 und 17 bis 34 verzeichneten Güter sind freilich keine Konterbande, gehören aber dem Konterbandeeigentümer Täng Ming Chien und können daher der Einziehung nicht entgehen. [4]) Freilich behaupten die Vertreter der Reklamation auf Grund des Beweisstückes A 4, daß die Güter anderen Reklamanten wie Täng Ming Chien gehören; dieses Beweisstück hat aber Täng Ming Chien erst nach Entstehen der vorliegenden Sache hergestellt, und da sonst keine Beweise vorliegen, welche die dort verzeichneten Tatsachen bekräftigen könnten, so ist demselben nicht ohne weiteres Glauben zu schenken.

Die übrigen von den Vertretern der Reklamation eingereichten

---

[2]) V. § 5. — [3]) II. Ziffer 1. — [4]) V. § 43. [5]) II. Ziffer 2.

Beweisdokumente sind alle nicht geeignet, um zu beweisen, daß die oben genannten Güter keine Konterbande sind.

Tientsin und Chinwantao sind kein feindliches Gebiet, so daß die dorthin bestimmten Güter, gegen welche in diesem Falle ein Beweis dafür, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten, nicht vorliegt, nicht als Konterbande bezeichnet werden können. Der Absender der nach diesen beiden Plätzen bestimmten, in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter ist aber Täng Ming Chien und die Konnossemente bezeichnen als Empfänger den Inhaber. Daher sind die Güter alle als im Eigentum Täng Ming Chien's stehend zu betrachten; d. h. sie gehören dem Eigentümer der oben genannten Kriegskonterbande. Es ist aber rechtens, daß Güter, welche einem Eigentümer von Konterbande gehören, wenn sie auf demselben Schiff wie diese sind, gleichviel ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt sind oder nicht, eingezogen werden. Demnach sind die in dem beigefügten Verzeichnis unter Nummer 91 bis 105 und 111 bis 123 aufgeführten Güter alle einzuziehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 17. Dezember 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Verzeichnis der auf dem Dampfer „Pei-Ping“ verschifften Güter.

Nr. des Ladungsverzeichnisses	Art der Güter	Zahl der Kolli	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
9	Graues Bombay-Baumwollengarn	25	Shang Fah Yun	Shanghai	Inhaber	Niutschwang
10	„	47	„	„	„	„
11	„	3	„	„	„	„
12	„	20	„	„	„	„
13	Nanking-Stoffe .	100	„	„	„	„
14	„	50	„	„	„	„
15	Kleines Silbergeld	5	„	„	„	„
16	„	10	„	„	„	„
17	Zigaretten . . .	35	„	„	„	„
18	Rotwein . . .	5	„	„	„	„
19	Lebensmittel . .	1	„	„	„	„
20	Kohlensaures Wasser . . .	20	„	„	„	„
21	Stärkemehl . .	1	„	„	„	„
22	Butter	10	„	„	„	„
23	Eisen	1	„	„	„	„
24	Eisenwaren . .	1	„	„	„	„

Nr. des Ladungsverzeichnisses	Art der Güter	Zahl der Kolli	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
25	Gin	50	Shang Fah Yun	Shanghai	Inhaber	Niutschwang
26	Likörs	20	„	„	„	„
27	Zucker	10	„	„	„	„
28	Gesalzenes Rindfleisch . . .	40	„	„	„	„
29	Rotwein . . .	10	„	„	„	„
30	Lebensmittel . .	4	„	„	„	„
31	Branntwein . .	170	„	„	„	„
32	Vermouth . . .	10	„	„	„	„
33	Geräucherte Schinken . .	11	„	„	„	„
34	Spielkarten . .	1	„	„	„	„
35	Bier	50	„	„	„	„
36	Tomaten . . .	20	„	„	„	„
37	Marmeladen . .	2	„	„	„	„
38	Lachs	10	„	„	„	„
39	Rindszunge . .	1	„	„	„	„
40	Tomaten . . .	10	„	„	„	„
41	Kochsalz . . .	20	„	„	„	„
42	Schokolade . .	1	„	„	„	„
43	Butter	2	„	„	„	„
44	Milch	10	„	„	„	„
45	Schwarzer Tee .	35	„	„	„	„
46	Lebertran . . .	2	„	„	„	„
47	Lebensmittel . .	2	„	„	„	„
48	„ . .	3	„	„	„	„
49	Sardinen . . .	10	„	„	„	„
50	Whisky	15	„	„	„	„
51	Rotwein . . .	1	„	„	„	„
52	Gin	10	„	„	„	„
53	Old Tom Gin .	6	„	„	„	„
54	Likörs	8	„	„	„	„
55	„ . . .	30	„	„	„	„
56	Rotwein . . .	10	„	„	„	„
57	Bier	20	„	„	„	„
58	„	60	„	„	„	„
59	Gesalzenes Rindfleisch . . .	3	„	„	„	„
60	Marmelade . .	2	„	„	„	„
61	„ . .	5	„	„	„	„
62	Alkoholische Getränke . . .	1	„	„	„	„
63	Biskuits . . .	1	„	„	„	„
64	Stärkemehl . .	2	„	„	„	„
65	Käse	1	„	„	„	„
66	Obst.	5	„	„	„	„
67	Ananas	2	„	„	„	„
68	Zucker	10	„	„	„	„

Nr. des Ladungsverzeichnisses	Art der Güter	Zahl der Kolli	Absender	Ladeort	Empfänger	Bestimmungsort
69	Pfeffermünz . .	6	Shang Fah Yun	Shanghai	Inhaber	Niutschwang
70	Whisky	5	„	„	„	„
71	Rum	3	„	„	„	„
72	Likörs	4	„	„	„	„
73	Gin	15	„	„	„	„
74	Likörs	5	„	„	„	„
75	Ger. Schinken .	3	„	„	„	„
76	Bier	50	„	„	„	„
77	schwarzer Tee .	2	„	„	„	„
78	Lachs	3	„	„	„	„
79	Essig	10	„	„	„	„
80	Reis	94	Nan Shun Ta	„	Nan Shun Ta	„
81	Weizenmehl . .	1000	Kai Ping Chiang	„	Yu Chan Wo	„
82	„ . .	500	„	„	Fun Shun Yung	„
83	„ . .	100	„	„	Shin Chang Yün	„
84	„ . .	2000	„	„	Yue Foong Tack	„
85	„ . .	1000	„	„	Yuen Chang Kun	„
86	Mexikan. Dollars	2	„	„	Yu Shung Yuen	„
87	„	8	„	„	Ching Yu	„
88	„	6	„	„	Shi Cheang Tack	„
89	Reis	150	„	„	Yuen Ching Dah	„
90	„	150	„	„	Yuen Fang	„
91	Amerikan. graue Bettdecken . .	5	Shang Fah Yun	„	Inhaber	Chinwantao
92	Japanisches graues Baumwollengarn	13	„	„	„	„
93	„	10	„	„	„	„
94	„	10	„	„	„	„
95	„	15	„	„	„	„
96	Bombay-Baumwollengarn . .	30	„	„	„	„
97	Japan. Baumwollengarn . .	20	„	„	„	„
98	„	5	„	„	„	„
99	„	5	„	„	„	„
100	„	2	„	„	„	„
101	Graues amerikan. Baumwollengewebe . . .	5	„	„	„	„

Nr. des Ladungs-verzeichnisses	Art der Güter	Zahl der Kolli	Absender	Lade-ort	Emp-fänger	Bestim-mungsort
102	Japan. graues Baumwollengarn	25	Shang Fah Yun	Shanghai	Inhaber	Chinwantao
103	Bombay-Baumwollengarn . .	10	„	„	„	„
104	„	10	„	„	„	„
105	Reis	340	„	„	„	„
111	Englische graue Bettdecken . .	3	„	„	„	Tientsin
112	Graues Bombay-Baumwollengarn	10	„	„	„	„
113	„	10	„	„	„	„
114	„	14	„	„	„	„
115	„	5	„	„	„	„
116	Amerikan. graue Bettdecken . .	24	„	„	„	„
117	Englische graue Bettdecken . .	3	„	„	„	„
118	Amerikan. graue Bettdecken . .	50	„	„	„	„
119	„	10	„	„	„	„
120	„	10	„	„	„	„
121	Italienisch. Baumwollenstoff . .	3	„	„	„	„
122	Seidenstoff . .	1	„	„	„	„
123	„ . .	1	„	„	„	„

Reklamanten: Täng Ming Chien, Chef der Firmen Kai Ping Chang und Shang Fa Yun in Shanghai, China, Kiangsi Road Nr. 94, und Yue Foong Tack, Yuen Ching Dah, Yuen Chan Kung, Yu Chan Wo, Fung Shun Yung, Yuen Fang, Wai Fah Hua, Ching Ta Foong, Shi Cheang Tack, Dong Shun Shing, Chi Chi, Nan Shun Ta, Shing Chang Yüng, Teng Ha Tong, Shing Woo Cheang, sämtlich wohnhaft in Shanghai, China.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Suzuki Jubi, Tokio, Kyobashiku, Kagacho Nr. 8 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

Am 17. Dezember 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des Dampfers „Pei-Ping“, welcher am 17. Juli 1904 auf 37° 35′ n. Br. und 122° 23′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der unter der Ladung des Dampfers „Pei-Ping“ befindlichen, in dem dem Urteil beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Täng Ming Chien und 13 andere Re-

klamanten durch die Rechtsanwälte Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation, Suzuki Jubi und Hatakeyama Shigeaki, sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils des Prisengerichts zu Sasebo und Freigabe der in dem der Reklamationsschrift beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

Von den Reklamanten betreibe der chinesische Kaufmann Täng Ming Chien mit den beiden ihm gehörigen Firmen Kai Ping Chang und Shang Fa Yun ein Transportgeschäft. Die übrigen 13 Reklamanten seien alle Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Güter. Wie aus Beweisstück A 4 hervorgehe, gehörten die aufgebrachten Güter freilich nicht den Firmen Kai Ping Chiang und Shang Fa Yun, sondern den anderen chinesischen und ausländischen Kaufleuten, und Täng Ming Chien habe lediglich ihren Transport übernommen. Da er aber im Falle der Einziehung Schaden erleiden müsse, so habe er zusammen mit den Eigentümern eine Reklamationsschrift eingereicht und die Freigabe aller Güter beantragt.

Nun seien unter den zur Verhandlung stehenden Gütern zwei ganz getrennte Klassen vorhanden. Die einen seien nach Niutschwang bestimmt, die anderen nach Tientsin und Chinwantao.

Die Arten der ersten Klasse seien freilich sehr zahlreich, in der Hauptsache handele es sich aber um Reis, Weizenmehl, Tee, Zucker, Bauholz und Silbergeld. Diese seien Konterbande nur, wenn sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt seien oder angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden sollten. Da aber die Güter von verschiedenen einzelnen Kaufleuten einem Transportgeschäft zur Beförderung übergeben und diese Kaufleute selbst die Empfänger seien, so seien sie nicht an die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen. Das lasse sich auch aus dem Urteil über den Dampfer „Pei-Ping" entnehmen.[6])

Was des weiteren die Frage angehe, ob die Güter für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine hätten geliefert werden sollen, so beförderten die Ladungseigentümer und Reeder gewöhnlich solche Güter als Handelswaren nach Niutschwang und betrieben dieses Geschäft schon seit lange. Da zu der fraglichen Zeit gerade Krieg bestanden habe, so hätten die Reklamanten, um sicher zu sein, daß sie die Pflichten neutraler Staatsangehöriger nicht verletzten, ausdrücklich sich bei der chinesischen Zollbehörde erkundigt und, wie sich aus Beweisstück A 1 ergebe, die Antwort erhalten, daß Reis, Weizenmehl,

[6]) VI. 19a.

Zucker, Petroleum und Silbergeld keine Konterbande seien, wenn sie nicht zum Gebrauch der kriegführenden Mächte geliefert werden sollten. Erst danach seien die Güter versandt worden. Wenn die Ladungseigentümer von Anfang an den Zweck verfolgt hätten, sie zum Gebrauch einer der kriegführenden Mächte zu liefern, so liege kein Grund vor, weshalb sie eine solche Anfrage hätten machen sollen.

Wie aus Beweisstück A 6 ersichtlich, sei in Niutschwang gewöhnlich sehr große und allgemeine Nachfrage nach solchen Gütern, und sie würden daher von Shanghai und anderen Plätzen eingeführt.

Da ferner die verschiedenen Ladungseigentümer alle in Niutschwang Haupt- oder Zweiggeschäfte besäßen, so hätten sie die Güter, wie aus den Beweisstücken A 2 bis 4 hervorgehe, als Handelsobjekte dorthin befördern lassen. In Anbetracht dessen, daß sie Waren gleicher Art schon mehrere Jahrzehnte lang eingeführt hätten und die Zahl der Güter auch gering sei, so sei es eine unbillige Härte anzunehmen, daß sie zum Gebrauch des Feindes geliefert werden sollten.

Nach den Ladescheinen zu urteilen, gehörten die meisten der zur Verhandlung stehenden Güter Kai Ping Chang und Shang Fa Yun, und das könne zu dem Verdacht Anlaß geben, daß so viele Güter, welche von derselben Firma befördert würden, zum Gebrauch der feindlichen Truppen geliefert werden sollten. Da aber der Chef der genannten Firma, Täng Ming Chien, ein Transportgeschäft betreibe, so seien die Güter nur unter seinem Namen verladen worden und es werde durch die oben genannten Beweisstücke dargetan, daß sie alle anderen Kaufleuten gehörten. Nach alter kaufmännischer Handelsusance in Shanghai übergäben Kaufleute, welche ihre Güter nach einem anderen Hafen verschicken wollten, diese meistens gänzlich einem Transportgeschäft. Leute wie Täng Ming Chien zahlten jährlich mehrere hunderttausend Taels Fracht an die Reeder und in den letzten zehn Jahren seien an Fracht über 4 Millionen Taels von ihm bezahlt worden. Wenn man dies erwäge, so könne man daraufhin, daß die meisten Güter auf dem Namen Täng Ming Chien stünden, nicht schließen, daß sie Konterbande seien.

Wenn auch einige der aufgebrachten Güter sich in der Zollstatistik nicht fänden, so sei der Grund der, daß kleine Mengen von Lebensmitteln zum Gebrauch von Speisewirtschaften oder gewöhnlichen Konsumenten nicht besonders in der Zollstatistik eingetragen seien, sondern alle zusammen unter die Rubrik „Verschiedene Waren" eingestellt seien. Wenn auch in der Art der Güter, bezüglich ihrer Farbe und ihrer Herkunft einige wenige Verschiedenheiten vorhanden seien, so seien doch die Warengattungen durchweg dieselben.

In dem Urteil erster Instanz heiße es:

> Da das unter den nach Niutschwang bestimmten Gütern aufgeführte Eisen und die Eisenwaren Güter seien, welche als Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- oder anderen Schiffen dienen könnten, so sei es unbestreitbar, daß sie, weil nach dem feindlichen Niutschwang bestimmt, Konterbande seien.

Man könne aber nicht behaupten, daß alles Eisen und alle Eisenwaren als Material zum Bau usw. von Kriegs- oder anderen Schiffen geliefert werden müßten. Außerdem seien die von dieser Entscheidung betroffenen Güter nur ein einziges Kollo, so daß man sie kaum als solches Material betrachten dürfe.

Ferner habe das Urteil angenommen, daß

> es ganz offenbar sei, daß die Lebensmittel und Getränke, wie Weizenmehl und Spirituosen . . . . . . alle zum Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würden.

Weizenmehl und Spirituosen dienten indessen nicht notwendigerweise ausschließlich zum Gebrauch von Europäern und Amerikanern, sondern stünden auch bei Chinesen sehr in Nachfrage. Man könne daher nicht mit der Begründung, daß in Niutschwang nur wenige Europäer und Amerikaner lebten, entscheiden, daß diese Güter dem Feinde zum Kriegsgebrauch hätten geliefert werden sollen.

Was ferner besonders den Reis angehe, so sei er das wesentlichste Lebensmittel der Chinesen, wogegen Europäer und Amerikaner ihn zu ihrer Nahrung nicht verwendeten.

Was des weiteren das Geld angehe, so würde es, wie man sich auch immer vorstellen möge, daß es an die Russen zu ihrem Bedarf habe geliefert werden sollen, doch sicher nicht ohne Gegenvergütung geliefert worden sein. Da aber die russischen Truppen keine Sachen gehabt hätten, die sie als Vergütung hätten leisten können, so sei es falsch anzunehmen, daß das Geld dem Feind zum Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Das Urteil habe bezüglich eines Teils der Ladung entschieden, daß die Güter einzuziehen seien, weil sie einem Eigentümer von Konterbande gehörten. Da aber, wie dargetan, der größte Teil derselben keine Kriegskonterbande sei, so müsse das Urteil in diesem Punkte natürlich anders ausfallen.

Die nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter gingen nach durchaus neutralen Bestimmungshäfen und seien daher keine Konterbande. Wenn trotzdem das Gericht erster Instanz sie für Konterbande erklärt habe, so sei das vielleicht auf Grund der Vermutung geschehen, daß die Güter der Firma Täng Ming Chien's den größten Teil ausgemacht hätten und daß ihre Bestimmung nach Tientsin und Chinwantao nur ein Vorwand gewesen sei und sie in Wirklichkeit in Niu-

tschwang hätten gelöscht werden sollen. Es sei aber bereits erörtert worden, daß dieser Verdacht die Eigentümer ohne Grund treffe. Da ferner die verschiedenen Ladungseigentümer in Tientsin und Chinwantao ihre Hauptgeschäfte oder Filialen hätten, so müsse man nach Beweisstück A 4 vermuten, daß sie nicht in anderen Häfen hätten gelandet werden sollen. Sie für Konterbande zu erklären, sei falsch, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der „Eigentümer von Konterbandegütern“, von dem der § 43 der Seeprisenordnung[7]) in den Worten

> Kriegskonterbandegüter und die dem Eigentümer derselben gehörigen Güter werden eingezogen

spreche, bedeute den Eigentümer absoluter Kriegskonterbande und schließe nicht den Eigentümer von Gütern ein, die in gewissen Fällen Konterbande seien. Denn die Einziehung von Nichtkonterbandegütern, welche einem Eigentümer von Konterbande gehörten, sei die Strafe für den Transport der Konterbandegüter. Im Falle eines Transports absoluter Konterbande könne vermutet werden, daß der Eigentümer derselben einer der kriegführenden Parteien habe nützen wollen; daher bestehe ihm gegenüber Grund zur Bestrafung. Bei bedingter Konterbande aber richte sich die Entscheidung über Einziehung oder Freigabe der Güter lediglich nach der Annahme des betreffenden Staates, so daß die gleiche Vermutung, wie oben, nicht Platz greife und ein Grund zur Bestrafung nicht vorliege. Außerdem gehörten die zur Verhandlung stehenden Güter den Reklamanten außer Täng Ming Chien und anderen Personen. Wie mit Beweisstück A bewiesen sei, habe Täng Ming Chien nur, weil er als Transportunternehmer interessiert sei, die Reklamation erhoben. Das Urteil erster Instanz habe dagegen ohne Grund diese Beweise außer acht gelassen und Kai Ping Chang und Shang Fa Yun[8]) als Eigentümer der Ladung angesehen. Die Entscheidung, welche Nichtkonterbandegüter, die einen ganz anderen Eigentümer hätten wie die Konterbandegüter, mit diesen zusammen unter die Strafe der Einziehung gestellt habe, beruhe demnach auf einer Annahme falscher Tatsachen.

2. Nach Ansicht der Reklamanten bezögen sich die Worte des § 43 der Seeprisenordnung „und die dem Eigentümer derselben gehörigen Güter“ auf solche Güter, die auf demselben Schiff verladen und nach demselben Ort bestimmt seien; umfaßten dagegen nicht solche Güter, welche nach anderen Häfen bestimmt seien. Wenn man auch Güter, welche einem Konterbandeeigentümer gehörten, aber nach einem anderen Hafen bestimmt seien, einziehen wolle, so ergebe sich die Folge, daß auch Güter, die auf einem anderen Schiff verladen seien, wenn sie einem Konterbandeeigentümer gehörten, eingezogen werden müßten. Da-

[7]) V. — [8]) Dies sind Firmennamen, unter denen Täng Ming Chien Geschäfte betreibt.

durch würde den neutralen Staatsangehörigen schwerer Schaden entstehen.

In dem Artikel 72 des Handbuchs des englischen Prisenrechts heiße es, daß

> auch in Fällen, wo man wissen könne, daß die Güter in einem neutralen Hafen gelöscht würden, der Bestimmungsort der Güter als feindliches Gebiet angesehen werde;[9])

ferner in der Strafbestimmung des Artikels 82:

> Zur Strafe für den Transport von absoluten Konterbandegütern würden gewöhnlich diese Güter und das Interesse ihres Eigentümers an der übrigen Ladung eingezogen.

Dieses scheine dem Inhalt des Urteils erster Instanz sehr ähnlich. In der englischen Bestimmung sei nämlich ausgesprochen, daß der Bestimmungsort, wenn er auch ein neutraler Zwischenhafen sei, als feindliches Gebiet angesehen werde. Indessen sei im vorliegenden Falle eine derartige Annahme nicht nur nicht aufgestellt worden, sondern es fehle auch an einer entsprechenden Bestimmung, welche zur Anwendung kommen könne. Auch habe das Urteil erster Instanz im Gegenteil angenommen, daß die Güter nach einem rein neutralen Hafen bestimmt gewesen seien. Was ferner die dem Eigentümer dieser Güter gehörigen, für Konterbande erklärten Güter angehe, so seien sie keine absolute Konterbande, so daß der Fall anders liege, wie der Fall, auf welchen die obige englische Bestimmung zur Anwendung komme. Es sei daher verfehlt, wenn man trotzdem die gleiche Strafe eintreten lassen wolle. Wie man es auch ansehe, könnten daher die nach Tientsin und Chinwantao gehenden Güter nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

Bezüglich von Kriegskonterbandegütern habe man zwei Arten zu unterscheiden: erstens Güter, welche zum Kriegsgebrauch zu dienen bestimmt seien und nach Feindesland oder einem Platz, wo feindliche Truppen seien, gesandt würden; zweitens Güter, welche sowohl zum Kriegsgebrauch als zum friedlichen Gebrauch dienten und welche an die feindlichen Truppen bestimmt seien oder welche nach einem feindlichen Platz bestimmt seien, nach dessen Verhältnissen angenommen werden müsse, daß die Güter zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert

---

[9]) Der ganze Artikel lautet: The destination of the vessel is conclusive as to the destination of the Goods on board. If, therefore, the destination of the Vessel be Hostile, then the destination of the Goods on board should be considered Hostile also, nothwithstanding it may appear from the Papers or otherwise that the Goods themselves are not intended for the Hostile port, but are intended either to be forwarded beyond it to an ulterior Neutral destination, or to be deposited at an intermediate Neutral port.

werden würden. Die erste Art nenne man absolute, die zweite bedingte Konterbande. Zwischen den beiden Arten sei indessen keinerlei Unterschied, sobald bei der einen und der anderen die Bedingungen für ihre Konterbandeeigenschaft erfüllt seien; vielmehr gälten sie alsdann in gleicher Weise als Konterbande. Der Reklamant behaupte, der § 43 unserer Seeprisenordnung wolle mit dem Ausdruck Konterbandeeigentümer nur die Eigentümer von absoluter Konterbande, also der obengenannten ersten Art bezeichnen; die Eigentümer der zweiten Art von Konterbandegütern seien jedoch nicht eingeschlossen. Diese Auslegung möge vielleicht auf den Artikel 82 des englischen Handbuchs des Prisenrechts zutreffen; für den § 43 unserer Seeprisenordnung sei eine solche Interpretation indes völlig unbegründet. Denn einmal welche sie von dem klaren Wortlaut der Bestimmung ab. Wenn man ferner aber annehme, daß der Konterbandetransport eine Handlung sei, durch die dem Feinde genützt werde, so sei der Verstoß gleich schwer bei Gütern der ersten wie der zweiten Art, und es liege kein Grund vor, weshalb bei der Strafe dafür ein Unterschied gemacht werden solle.

Im vorliegenden Falle fielen Eisen und Eisenwaren unter die erste Art; Reis, Weizenmehl, Spirituosen und Zucker sowie Silbergeld unter die zweite; sie seien daher in den Bedingungen, welche sie als Konterbande erscheinen ließen, verschieden. Der Reklamant sage in der Berufungsschrift über Eisen und Eisenwaren gar nichts, so daß man annehmen müsse, daß er gegen die Einziehung Einwendungen nicht zu machen habe; und so sei eine Erwiderung nicht zu machen. Bezüglich der unter die zweite Art fallenden Lebensmittel, Getränke und Silbermünzen behaupte er, daß sie freilich nach Niutschwang gingen, aber weder an die feindliche Armee oder Marine bestimmt gewesen seien, noch auch zum Gebrauch derselben hätten geliefert werden sollen. Zur Bekräftigung dieser Behauptung liege aber weder ein Beweis vor, noch sprächen die Verhältnisse dafür.

Wenn auch der Handel mit Kriegskonterbande eine öffentliche kaufmännische Handlung sei, welche unter den Freiheiten des neutralen Handels stehe, so gebe man sich doch, um der Gefahr der Wegnahme zu entgehen, ganz allgemein den Anschein, als ob es sich um einen friedlichen Transport handele. Dies gelte besonders von Gütern der zweiten Art. So sei es natürlich, daß man Güter nicht mit Konnossementen, welche offen an die Truppen adressiert seien, versende. Man könne daher freilich nicht durch Schriftstücke beweisen, daß die Güter an die feindlichen Truppen bestimmt oder ihnen abzuliefern gewesen seien. Aber aus der Art, der Menge und dem Bestimmungsort und verschiedenen anderen Tatumständen sei es nicht schwer zu entnehmen, daß die zur Verhandlung stehenden Güter für die feindlichen Truppen bestimmt gewesen seien.

Sir William Scott sagt:

> Es müsse für die Entscheidung, ob Güter Konterbande seien oder nicht, als die wichtigste Richtschnur bezeichnet werden, ob sie auf der Reise nach einem Platz gewesen seien, nach dessen Verhältnissen man mit 90 % Sicherheit annehmen könne, daß sie zum Kriegsgebrauch geliefert worden sein würden.

Der in Frage kommende Dampfer „Pei-Ping" habe in Shanghai Lebensmittel, Getränke und chinesisches Geld geladen. Der letzte Bestimmungsort sei Niutschwang gewesen. Der Dampfer sei aber auf der Fahrt nach dem Zwischenhafen Chinwantao am 17. Juli 1904, um 8 Uhr morgens, auf der Höhe von Tschifu aufgebracht worden. Niutschwang sei zu der fraglichen Zeit von dem Feinde okkupiert und ein Hauptetappenort desselben gewesen. Es sei daher klar, daß Niutschwang ein Platz gewesen sei, nach welchem man, wie Sir William Scott es bezeichne, mit 90 % Sicherheit annehmen könne, daß die Güter zum Kriegsgebrauch geliefert werden würden.

Was insbesondere die Lebensmittel und Getränke angehe, so entsprächen sie dem Bedarf von Europäern und Amerikanern. Zur Zeit seien aber, abgesehen von den russischen Truppen, in Niutschwang nur etwas mehr als zehn solche Personen vorhanden gewesen. Auch sei es nicht zu verbergen, daß infolge der andauernden Niederlagen der feindlichen Truppen zu Wasser und Lande der Kredit ihres Papiergeldes verloren gegangen und Klagen über das Bedürfnis nach chinesichem, besonders nach kleinem Geld wie dem zur Verhandlung stehenden, laut geworden seien und daß man für die Lieferung von solchem auf Niutschwang angewiesen gewesen sei. Danach müsse man annehmen, daß diese Güter sogleich nach Ankunft in Niutschwang in die Hände der feindlichen Truppen übergegangen sein würden.

Die Nummern 13, 14 und 17 der Güter seien freilich nicht Kriegskonterbande. Aber das Beweisstück A 4, welches das Eigentumsrecht an denselben beweisen solle, sei erst nach Entstehen dieser Sache angefertigt worden, und es sei richtig, daß das Gericht erster Instanz in Ermanglung anderer stichhaltiger Beweise jenen Beweis nicht anerkannt habe, sondern auf Grund der Annahme, daß Täng Ming Chien der Eigentümer sei, die Güter also einem Konterbandeeigentümer gehörten, auf Einziehung derselben entschieden habe.

Das Gericht erster Instanz habe auf Einziehung der nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter nicht entschieden, weil sie Konterbande seien. Daher sei der Berufungspunkt unbegründet, in welchem gesagt werde, die Einziehung dieser Güter sei unbegründet, weil man sie nicht als Konterbande ansehen könne. Der Staatsanwalt stimme

dagegen in dem Punkte, daß die Güter nicht einzuziehen seien, überein.

Die Einziehung von Nichtkonterbandegütern, welche einem Eigentümer von Konterbandegütern gehörten, sei nur eine Strafe für den Transport der Konterbande und beschränke sich daher unbedingt auf die Fälle, wo beide auf demselben Schiff seien und nach demselben Bestimmungsort gingen, wie solches auch in den Artikeln 82 und 72 des Handbuchs des englischen Prisenrechts bestimmt sei. Im Artikel 72 heiße es:

> Der Bestimmungsort der Ladung bestimme sich nach dem des Schiffes. Daher sei auch in Fällen, wo der Bestimmungsort des Schiffes ein feindlicher Platz sei und man aus den Schiffspapieren oder auf andere Weise wissen könne, daß die Ladung nicht nach dem feindlichen Gebiet bestimmt sei, sondern entweder über feindliches Gebiet nach einem endgültigen neutralen Bestimmungsort gehe oder in einem neutralen Zwischenhafen gelöscht werden solle, der feindliche Platz als Bestimmungsort der Ladung anzusehen.

Da hiernach ein Bestimmungsort der Ladung neben dem Bestimmungsort des Schiffes ausnahmslos nicht anerkannt werde, so sei sowohl für Konterbande als für Nichtkonterbande der Bestimmungsort in keinem Falle ein anderer als der des Schiffes, und Nichtkonterbande, welche im gleichen Eigentum mit Konterbande stehe, werde als Strafe für den Konterbandetransport nach Artikel 82 eingezogen. Dies sei von Präcedenzen und gesetzlichen Bestimmungen des Völkerrechts anerkannt. Aber wenn auch unsere Seeprisenordnung ihre Grundsätze dem Handbuch des englischen Prisenrechts entlehnt haben möge, so sei doch in ihrem § 15 [10]) bestimmt, daß in der Regel der Bestimmungsort eines Schiffes als der Bestimmungsort seiner Ladung gelten solle. Es werde also ein Bestimmungsort für Güter neben dem Bestimmungsort des Schiffes anerkannt. Daher müsse, trotzdem der Bestimmungsort des Schiffes Niutschwang sei, für die Güter, bezüglich deren aus den Schiffspapieren und auch sonst auf sichere Weise bewiesen sei, daß sie nach Chinwantao bzw. Tientsin bestimmt gewesen seien, Chinwantao bzw. Tientsin auch als Bestimmungsort angesehen werden. Wenn man dies aber annehme, so könne man, wenn die Güter auch mit der Konterbande, welche nach einem anderen, feindlichen Hafen bestimmt sei, auf einem Schiff gewesen seien, sie doch nicht als im selben Eigentum stehend erachten. Denn es sei ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, bezüglich Eigentums von Gütern zu vermuten, daß es, wenn nicht ein besonderer Vertrag vorliege, mit dem Zeitpunkt, wo die Güter in die

[10]) V.

Hände des Seetransporteurs übergingen, auf den Empfänger übertragen werde. Wenn daher auch der Absender derselbe sei, so könne doch, wenn der Empfänger verschieden sei, der Eigentümer nicht der gleiche sein.

Wenn man aber bezüglich der Strafe für die Konterbandebeförderung so überlegen wolle: der Absender sei der Beförderer, daher müsse der Absender in diesen Fällen immer als Eigentümer angesehen werden und nicht der Empfänger, so laufe das darauf hinaus, daß man beim Konterbandetransport keinen Eigentumsübergang annehme, wofür indes ein Grund nicht zu ersehen sei. Da, wie oben erwähnt, der Handel mit Kriegskonterbande keine strafbare Handlung sei, so gebe es keinen Grund, weshalb beim Kauf und Verkauf solcher Güter kein Eigentumswechsel eintreten solle. Wenn aber das Eigentum übergehe, so sei es selbstverständlich, daß auch bei demselben Verkäufer, d. h. Absender, wenn die Käufer, d. h. Empfänger, verschieden seien, das Eigentum nicht in einer und derselben Hand liegen könne. Wenn man in dem vorliegenden Fall angenommen habe, daß die Ladung bei Ankunft in Niutschwang in die Hände der russischen Truppen übergehen und zu ihrem Gebrauch dienen werde, so habe man eben Kauf und Verkauf angenommen. Wenn dem so sei, so werde es ohne viel Worte offenbar, daß man die für Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter und die nach Niutschwang gehende Konterbande nicht als im selben Eigentum stehend betrachten könne.

Wenn man aber den § 15 unserer Seeprisenordnung nach dem Artikel 72 des Handbuchs des englischen Prisenrechts auslege, so bestimme sich der Charakter einer Ladung nach dem Reiseziel des Schiffes; d. h. also, die Ladung sei, im Falle, daß das Reiseziel des Schiffes Feindesgebiet sei, Konterbande; und auch, wenn nach den Schiffspapieren und sonst bewiesen sei, daß der Bestimmungsort der Güter ein anderer wie der des Schiffes sei, würden doch diese Beweise nicht berücksichtigt werden, so daß also bezüglich der Ladung, gleichviel ob Konterbande oder nicht, überhaupt keine Rede von verschiedenen Schiffen, Bestimmungsorten und Eigentümern sei. Ob man dann den Grund der Einziehung auf ein Kontagionsprinzip zurückführe oder darin eine Bestrafung für den Konterbandetransport erblicke, in jedem Falle sei, weil die Güter nach Feindesland gingen und durch Vermehrung der Macht des Feindes schädlich würden, der Grund für ihre Einziehung ein klarer. Man müsse nach dem juristischen Sinn der §§ 15 und 43 unserer Seeprisenordnung gerade wie nach dem der Artikel 72 und 82 des englischen Handbuchs des Prisenrechts annehmen, daß sie nur im Falle, daß sowohl der Bestimmungsort als auch der Eigentümer derselbe sei, zur Anwendung kämen. Das Urteil erster Instanz habe aber diesen Sinn nicht beachtet. Es habe vielmehr angenommen, daß nach

§ 15 neben dem Bestimmungsort des Schiffes noch ein Bestimmungsort der Ladung vorhanden sei, und nach § 43, daß, obwohl die Bestimmungsorte und demnach die Empfänger verschieden seien, die Güter, welche denselben Absender hätten, alle einem und demselben Eigentümer gehörten. Obwohl es ferner anerkannt habe, daß die Güter in den neutralen Plätzen Chinwantao und Tientsin hätten gelöscht werden sollen, habe es dieselben eingezogen. Da diese Entscheidung somit weder das englische Handbuch des Prisenrechts, noch die Präcedenzen des Völkerrechts, noch auch unsere Seeprisenordnung befolge, so müsse es als unzutreffend bezeichnet werden.

Aus diesen Gründen seien die Ausführungen des Reklamanten unbegründet und dementsprechend das Urteil erster Instanz zum größten Teil zutreffend; es treffe indessen nicht zu in dem Teil, welcher die Einziehung der nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter verfüge.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist von dem gegenwärtigen Völkerrecht anerkannt, daß Güter neutraler Staatsangehöriger, wenn sie Kriegskonterbande sind, die nach feindlichem Gebiet bestimmt ist, aufgebracht und eingezogen werden können; ebenso, daß auch Nichtkonterbandegüter, wenn sie mit Konterbandegütern auf demselben Schiff verladen sind und dem Eigentümer der Konterbande gehören, zusammen mit dieser einzuziehen sind.

Es bedarf keiner Erörterung, daß Niutschwang zu dem chinesischen Hoheitsgebiet gehört und kein russisches Territorium ist. Der Kaiserliche Konsul Segawa in Niutschwang hat berichtet, daß

> Rußland, seitdem es diesen Platz besetzt gehabt, dort eine Zivilverwaltungsbehörde eingerichtet und bis zum 25. Juli 1904 die Flagge eines Zivilverwaltungsamtes geführt habe. Dies habe mit dem Morgen jenes Tages plötzlich aufgehört und es sei wieder die Konsulatsflagge geheißt worden. Beim Eindringen unserer Truppen sei die französische Flagge aufgezogen worden.

Es ist somit bekannt, daß zur Zeit, als die in Streit befangenen Güter aufgebracht wurden, Niutschwang tatsächlich unter russischer Verwaltung stand. Der Feind hatte dort nicht nur viele Truppen liegen, sondern auch einen Hauptetappenort eingerichtet. Wenn daher Güter dorthin befördert wurden, so muß das ebenso angesehen werden, als ob sie nach feindlichem Gebiet bestimmt seien. Demnach müssen die zur Verhandlung stehenden Güter, wenn sie die Voraussetzungen von Konterbande erfüllen, eingezogen werden.

Das Eisen und die Eisenwaren sind Material zum Bau von Kriegs- und anderen Schiffen, und zwar können sie unmittelbar als solches

verwandt werden. Daher müssen sie als Kriegskonterbande angesehen werden. [11])

Das Weizenmehl, die Spirituosen und die übrigen in dem Ladungsverzeichnis des Urteils erster Instanz aufgeführten Lebensmittel und Getränke stellen bei weitem in der Mehrzahl für Europäer und Amerikaner geeigneten Bedarf dar. Als der Dampfer „Pei-Ping“ aufgebracht wurde, war Niutschwang noch von den russischen Truppen besetzt, und auch der Reklamant bestreitet es nicht, daß die Europäer und Amerikaner, welche dort ein friedliches Leben führten, zu der Zeit nur sehr wenige waren. Es kann daher durchaus nicht als unbillig bezeichnet werden, wenn man annimmt, daß die genannten Güter nach ihrer Landung zum Gebrauch der feindlichen Truppen geliefert worden wären. [12])

Aus den Konnossementen ergibt sich, daß der größte Teil der Ladung im Eigentum der dem Täng Ming Chien gehörigen Firmen steht. Da auch ihre Menge sehr groß ist, so muß angenommen werden, daß sie in der Absicht, sie mit großem Verdienst den russischen Truppen zu liefern, versandt worden sind. Freilich sind über diesen Punkt die Beweisstücke A vorgelegt worden. Sie sind aber alle erst nach Entstehen dieser Prisensache und nach Verhandlung unter den Interessenten hergestellt und daher kaum glaubwürdig.

Da es nicht an Beispielen dafür fehlt, daß auch Leute, die ein Handelsgeschäft haben und ihr Gewerbe ehrlich betreiben, um großen Gewinn zu machen, Risiken übernehmen und unregelmäßige Transaktionen versuchen, muß dies zweifellos um so mehr von solchen Kaufleuten gelten, welche nur den einen Gedanken des Gewinns haben und sonst keinerlei Rücksichten kennen. Wenn man daher auch einmal annimmt, da die ganze Ladung nicht dem Täng Ming Chien, sondern den anderen chinesischen Kaufleuten gehöre, welche seit Jahrzehnten in Niutschwang gewohnt und dort Handel mit den gleichen Waren betrieben haben, so steht das nach den obigen Ausführungen der Einziehung nicht im Wege.

Wenn der Reklamant behauptet, daß Reis viel mehr, als er von Europäern und Amerikanern gebraucht werde, das gewöhnliche Nahrungsmittel der Chinesen sei, so hat er in diesem einen Punkt nicht unrecht, aber Reis ist trotzdem auch ein Verbrauchsartikel der Europäer und Amerikaner, und es ist eine bekannte Tatsache, daß er, in Ermanglung von Weizenmehl, auf dem japanisch-russischen Kriegsschauplatz zur Verpflegung der Russen gedient hat. Daher ist es zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz den Reis als Konterbande angesehen hat.

Was ferner die Frage, ob auch das zur Verhandlung stehende Silbergeld als Konterbande anzusehen ist oder nicht, angeht, so heißt

[11]) II. Ziffer 1. — [12]) II. Ziffer 2.

es in einem Bericht des in Niutschwang ansässigen Kaiserlichen Konsuls Segawa, daß

die russische Regierung beim Beginn des Baues der mandschurischen Eisenbahn anfänglich alle Zahlungen in Gold geleistet habe. Ein oder zwei Jahre später habe sie daneben Papiergeld benutzt und den Chinesen gesagt, zwischen dem Metall und dem Papier sei kein Unterschied. Dann habe sie, um dem Papier Kredit zu verschaffen, nach und nach das Gold zurückgezogen und das Papier vermehrt. Im Jahre 1902 sei es dahin gekommen, daß man in der Mandschurei russisches Goldgeld nur sehr selten in Umlauf gesehen habe. Damals habe aber die russisch-chinesische Bank schon an verschiedenen wichtigen Plätzen Niederlassungen errichtet. In diesen Banken sei das Papier zum Tageskurse gegen Silbergeld eingelöst worden, und in der Mandschurei habe dabei ein Papierrubel einen Tauschkurs von 1 Dollar 30 Cents bis 1 Dollar 40 Cents Silbergeld gehabt. Als indessen seit Herbst 1903 die Gerüchte über einen Krieg zwischen Japan Rußland in Blüte gestanden hätten, habe es unter den Chinesen geheißen, daß, wenn nach Ausbruch des Krieges die Russen einmal unterliegen würden, die russischen Papierrubel nicht mehr gewechselt werden könnten und nur noch den Wert von altem Papier haben würden. Vom November oder Dezember dieses Jahres bis zum Ausbruch des Krieges im Februar 1904 sei der Wert des Papierrubels oft bis auf 1 Dollar 10 Cents gefallen, und nur dank den Bestrebungen der Niederlassungen der russisch-chinesischen Bank in den verschiedenen Orten, den Kredit des Papiergeldes aufrechtzuerhalten, sei es nicht dazu gekommen, daß der Umlauf desselben ganz ins Stocken geraten sei. Als aber die Nachrichten von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Kaiping und Yingkow kamen, hätten die Chinesen, welche Papierrubel gehabt hätten, darin gewetteifert, diese zu verkaufen. Der Rubel sei damals bis auf 70 oder 80 Cents gefallen. Aber da in Tientsin und Shanghai Papierrubel immer zum Tageskurse gegen Silbertaels gewechselt werden könnten, so hätten die Geldwechsler in Yingkow, wenn das russische Papiergeld gefallen gewesen sei, dieses aufgekauft, nach Shanghai geschickt und dort mit ungeheurem Gewinn wieder eingetauscht.

Nach diesem Bericht zu urteilen, erregte also der Rubelschein schon beim Beginn des japanisch-russischen Krieges im Verkehr unter den Chinesen ganz allgemein Verdacht und Mißtrauen, und es zeigte

sich die Tendenz, daß er schließlich gänzlich den Kredit verlieren würde. Als die Nachricht von den Niederlagen bei Nanshan und Tehlitze nach Yingkow gekommen war, traf freilich die russisch-chinesische Bank sorgfältige Maßnahmen, um das alte Verhältnis wieder herzustellen; es kam aber trotzdem zu einem großen Sturz. Als sodann immer mehr Nachrichten von dem weiteren Kampf und Sieg der japanischen Truppen kamen, war die Lage so, daß es sich auf keine Weise mehr vermeiden ließ, daß der Rubel unter den Chinesen ganz allgemein seine Kursfähigkeit verlieren würde. Es ist daher ganz klar, daß die Situation derartig war, daß die russischen Truppen zu der Zeit, wo das zur Verhandlung stehende Silbergeld befördert wurde, zur Requisition des Kriegsbedarfs und zur Bezahlung der Kulis den Papierrubel nicht ohne weiteres verwenden konnten. Daher ist es offenbar, daß das chinesische Silbergeld zu jener Zeit für die russischen Truppen unentbehrlich geworden war.

Ferner besagt der Bericht des Kaiserlichen Generalkonsuls Ijuin in Tientsin über die russischen Papierrubelscheine:

> Seit der Eröffnung des Krieges seien unter vielen Chinesen Zweifel über die Einlösbarkeit der Rubelscheine aufgekommen. Man habe gefürchtet, daß sie Fälschungen seien und ihr Kredit sei beeinträchtigt worden. Auch unter den Russen und den russischen Regierungslieferanten seien nur sehr wenig Rubelscheine in Verkehr gewesen, wenn man auch nicht behaupten könne, daß sie absolut keinen Umlauf gehabt hätten. Wenn die Banken in Tientsin sie in die Hand bekommen hätten, so hätten sie sie nicht als Geld behandelt, sondern als eine Art Wertpapier.

Danach hat der Rubelschein, nachdem die russischen Truppen bei Nanshan und Tehlitze geschlagen worden waren, unter den Chinesen allgemein keinen Umlauf gehabt. Er war nur gelegentlich des Kurssturzes eine Art Handelsobjekt von Kaufleuten, die großen Gewinn erzielen wollten. Daher hat der Rubelschein auch die Requisitionen der russischen Truppen und die Löhne der Kulis nicht zahlen können. Aus allem diesen geht klar hervor, daß die russischen Truppen chinesisches Geld nötig hatten.

Wenn es auch offenbar ist, daß trotz des japanisch-russischen Kriegs die Hauptprodukte Niutschwangs, Bohnen, Bohnenkuchen und Bohnenöl verhandelt worden sind, so bestand auf der anderen Seite doch die Tatsache, daß Kaufleute in Benutzung der Gelegenheit, daß die russischen Truppen chinesisches Umlaufsgeld nötig hatten, die vermehrten Rubelscheine billig von den russischen Truppen kaufen und dadurch großen Gewinn erzielen konnten. Daher stimmt die Behauptung der Reklamanten, daß das in Streit befangene Silbergeld, weil jener

Warenhandel im Betrieb gewesen sei, auf keinen Fall dem Kriegsgebrauch des Feindes gedient haben würde, nicht mit den Tatsachen überein. Vielmehr ist es natürlich anzunehmen, daß zu einer solchen Zeit die in Geschäften scharfsinnigen chinesischen Kaufleute, vor allem die Bankunternehmer, anstelle ihrer gewöhnlichen Geschäfte lieber Rubelscheine billig von den Russen kaufen und, um einen außerordentlichen Profit zu erzielen, die Gefahr eines solchen Geldimports laufen würden.

Das zur Verhandlung stehende Geld ist durch Vermittlung der Seetransportfirma Täng Ming Chien, welche eine volle Ladung von Kriegskonterbande nach Niutschwang zu befördern beabsichtigt hatte, und außerdem zugleich mit dieser Konterbande auf demselben Schiff verladen und befördert worden. Dazu ist sein Bestimmungsort ein russischer Etappenort und, wie oben dargetan, bedurften die russischen Truppen solchen Geldes. Daraus muß geschlossen werden, daß der Zweck der Einfuhr des Geldes der gleiche gewesen ist wie der der Einfuhr der übrigen Konterbandeladung des fraglichen Schiffes, nämlich Lieferung zum Gebrauch der russischen Truppen.

Die nach Tientsin und Chinwantao bestimmten Güter, welche, wie die Konnossemente zeigen, dem Täng Ming Chien zu beliebiger Behandlung überlassen waren, werden als ihm gehörig betrachtet.

In der Wissenschaft des gegenwärtigen Völkerrechts wird die Ansicht vertreten, daß bei einer Aufbringung von Kriegskonterbande auf demselben Schiff befindliche, dem Eigentümer der Konterbande gehörige Nichtkonterbandegüter, auch wenn ihr Landungsort von dem der Konterbande verschieden ist, eingezogen werden können. Das Oberprisengericht erachtet dies als den Verhältnissen gerecht werdend. Denn da dies schließlich nichts anderes ist wie eine Bestrafung des Eigentümers der Konterbande für den Versuch, dieselbe im Feindesland zu löschen, so liegt kein Grund vor, weshalb die Entscheidung je nach dem Landungsort der Nichtkonterbandegüter verschieden ausfallen sollte.

Tientsin und Chinwantao sind neutrales Gebiet, so daß die dorthin bestimmten, zur Verhandlung stehenden Güter freilich keine Konterbande sind. Da sie aber dem Täng Ming Chien gehören, welcher Konterbande verladen und in Niutschwang zu landen versucht hat, so müssen sie als Strafe für diese Handlung zusammen mit der Konterbande eingezogen werden.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 25. Dezember 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der französische Staatsangehörige Auguste Vernon, wohnhaft in Tongku in China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Saito Jiro, wohnhaft in Tokio, Shibaku Atagomachi Nichome Nr. 14.

In der Prisensache betreffend den französischen Dampfer „George" wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der Dampfer „George" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „George" steht im Eigentum des Franzosen Auguste Vernon, sein Heimatshafen ist Tongku in China, er führt die französische Handelsflagge und dient zum Personen- und Gütertransport in den nordchinesischen Gewässern.

Der Kapitän Scellos hat, obwohl ihm bekannt war, daß zurzeit Port Arthur von der japanischen Kriegsflotte blockiert wurde, Lebensmittel und Getränke geladen, um sie dorthin zu transportieren. Er ist am 16. August 1904 unter dem Vorgeben, nach Weihaiwei zu fahren, von Tongku abgereist und am 18. desselben Monats vor Port Arthur eingetroffen. Er warf dort unter einem Fort in einer Entfernung von 100 bis 120 Meter von der Küste Anker, lud während desselben und des folgenden Tages seine gesamte Ladung auf einen russischen Dampfer um und nahm einen aus Port Arthur gekommenen Türken an Bord. Auf der Rückreise nach Tongku wurde er in der Nacht vom 19. des Monats etwa 5 Seemeilen südöstlich von dem Liaotishanvorgebirge von dem auf Blockadedienst befindlichen Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 65 aufgebracht. Zu dieser Zeit war keinerlei Ladung an Bord.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten des Torpedoboots Nr. 65, Kapitänleutnants Fujimura Sokichi, dessen Bescheinigung über die an Bord befindlichen Güter, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „George" Charles Gustave Scellos, des Vizekapitäns Ma Leong, des Bootsmanns Ku Yaw Kat, des Maschinisten Wong Fok Ling, des Passagiers Nicolai Vanvades, das Registrierungsattest des Zollamts in Tientsin und das Flaggenattest.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „George" stehe im Eigentum eines neutralen Staatsangehörigen, sei weder von der feindlichen Regierung als Transportschiff gechartert, noch mit Erlaubnis der feindlichen Regierung oder unter dem Schutze feindlicher Kriegsschiffe ge-

fahren. Auch habe er zu der Zeit[1]) keine Konterbande für den Feind geführt oder feindliche Handlungen gegen Japan begangen.

Das Schiff habe bis vor Port Arthur gelangen können. Daher könne die Blockade nicht effektiv gewesen sein.

Ferner habe das Schiff seine Fahrt nach Port Arthur bereits vollendet gehabt und da es schon auf der Rückfahrt begriffen gewesen sei, könne nicht behauptet werden, daß es die Blockade habe brechen wollen. Der Vorwurf des Blockadebruchs könne ihm daher nicht gemacht werden, und es sei freizugeben.

Die Ansicht des Staatsanwalts ist im wesentlichen folgende:

Es sei erwiesen, daß das Schiff die Blockadelinie durchbrochen habe und daß zu dieser Zeit die Blockade in effektivem Zustand erhalten worden sei. Daher müsse Einziehung erfolgen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Reklamant behauptet, die Blockade von Port Arthur sei zur Zeit der Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Dampfers nicht effektiv gewesen, das Schiff habe daher eine Blockade nicht gebrochen. Es ist aber den tatsächlichen Umständen nach außer Zweifel, daß die in der Erklärung des Kommandierenden der vereinigten japanischen Kriegsflotte vom 26. Mai 1904 über die Südküste der Halbinsel Liaotung verhängte Blockade, wie immer seit dieser Erklärung so auch natürlich zur Zeit der Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Dampfers in Kraft erhalten worden ist.[2]) Der Dampfer hat daher, indem er ohne Berechtigung dazu die oben beschriebene Fahrt bis vor Port Arthur ausgeführt hat, die Blockade gebrochen.[3]) Das Völkerrecht bestimmt, daß Schiffe, welche eine Blockade brechen, lediglich auf diese Tatsache hin, ohne nach anderen Umständen zu fragen, eingezogen werden können.[4]) Daher braucht über die anderen Punkte der Anführungen des Vertreters der Reklamation nicht entschieden zu werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 21. Oktober 1904 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

---

[1]) d. h. als er von Port Arthur zurückkehrte.

[2]) V. § 21. — [3]) V. §§ 27 und 29. — [4]) V. § 45.

Reklamant: Der französische Staatsangehörige Auguste Vernon in Tongku, China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Saito Jiro, Tokio, Shibaku Atagomachi Nichome Nr. 14.

Am 21. Oktober 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den dem französischen Staatsangehörigen Auguste Vernon in Tongku, China, gehörigen Dampfer „George“, welcher am 19. August 1904 auf der Höhe von Liaotishan auf der Halbinsel Liaotung von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 65 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des genannten Dampfers erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Vertreter des genannten Auguste Vernon, der Rechtsanwalt Saito Jiro die Berufung erhoben, welche im Oberprisengericht im Beisein des Staatsanwalts Tsutsuki Keiroku geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation Saito Jiro und deren Begründung sind folgende:

Es sei völkerrechtlich bestimmt, daß die Einziehung von Schiffen wegen verübten Blockadebruchs bedinge, daß die Blockade rechtmäßig und effektiv sei. Eine effektive Blockade bestehe aber nur in dem Falle, daß ein Kriegsschiff oder eine Anzahl derselben einen Hafen so schlössen, daß Schiffe, um hinein- oder herauszukommen, eine Gefahr zu überwinden hätten. Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei aber am 16. August 1904 von Tongku abgefahren und am 18. desselben Monats vor Port Arthur eingetroffen und habe unterhalb eines Forts in einer Entfernung von 100 bis 120 Metern von der Küste Anker geworfen. Am nächsten Tage, dem neunzehnten, habe er die Rückfahrt angetreten und sei am selben Tage nachts etwa 5 Seemeilen südöstlich von dem Liaotishanvorgebirge von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 65 aufgebracht worden. Da demnach der genannte Dampfer bei seiner Einfahrt bis vor Port Arthur und seiner Ausfahrt von dort keinerlei Hindernisse getroffen und keinerlei Gefahr zu bestehen gehabt habe, sondern die Reise erwiesenermaßen unbehindert ausgeführt habe, so könne nicht behauptet werden, daß eine effektive Blockade bestanden und daß der Dampfer dieselbe gebrochen habe. Gerade wie ein Bonitofischnetz die Makrelen durchlasse, so kämen natürlich bei einer weiten Blockadelinie Fälle vor, in denen die Blockade der Effektivität entbehre. So habe sich im Falle des Dampfers „George“, der ein winziges Fahrzeug von kaum mehr als 170 Tons sei, die am 26. Mai 1904 von dem Kommandierenden der vereinigten japanischen Kriegsflotte bekanntgemachte Blockade über die Südküste der Liaotunghalbinsel, wenn sie auch im allgemeinen in effektivem Zustand erhalten worden sein möge, aus den oben angedeuteten Gründen nicht als effektiv erwiesen.

Das Prisengericht in Sasebo habe aber mit der Begründung, daß Blockadebruch vorliege, zu Unrecht auf Einziehung des Dampfers entschieden. Reklamant beantrage Verwerfung dieses Urteils und Erlaß einer Entscheidung auf Freilassung desselben.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Die Effektivität einer Blockade bedinge keineswegs die Verwendung einer Macht, die die Hafenzufahrt tatsächlich versperre. Es genüge vielmehr, daß eine Streitmacht aufgestellt werde, welche ausreiche, um Annäherungen an die feindliche Küste erfolgreich abweisen zu können. Das bedeute aber nur eine Streitmacht, welche ausreichend sei, um für Schiffe, die in den feindlichen Hafen ein- oder aus demselben ausfahren oder sich der Küste nähern wollten, eine Gefahr zu schaffen. Daß es dabei auf die Anzahl der Geschwader oder Kriegsschiffe und auf die Art der Aufstellung derselben nicht ankomme, bewiesen nicht nur die völkerrechtlichen Präcedenzen und die Ansichten vieler Gelehrten; dies sei vielmehr auch in § 21 [5]) der japanischen Seeprisenordnung klar anerkannt. Außerdem sei es eine erwiesene Tatsache, daß zur Zeit der Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Schiffes die vereinigte japanische Kriegsflotte in hinreichender Stärke die Blockade ausgeübt habe, um für Schiffe, welche in Port Arthur ein- und von dort ausgelaufen seien oder dies zu tun vorgehabt hätten, eine Gefahr darzustellen. Daher sei die Blockade effektiv gewesen.

Es sei ferner durch die Vorgänge und die unbestrittene Ansicht der völkerrechtlichen Wissenschaft anerkannt, daß, wenn auch hin und wieder das eine oder andere Schiff der Gefahr trotze und unbehindert in das Blockadegebiet hinein oder aus demselben herausgelange, dies keinen Grund bilde, um die Blockade für nicht effektiv erklären zu können. Daher könne aus dem einen Fall, daß das zur Verhandlung stehende Schiff der Kontrolle der Kriegsschiffe entgangen und unbehindert in das Blockadegebiet eingedrungen sei, nicht geschlossen werden, daß die Blockade nicht effektiv gewesen sei. Dies um so weniger, als die Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Dampfers nicht weit von der Blockadelinie bei dem Vorgebirge von Liaotishan erfolgt sei.

Da nach dem oben Ausgeführten feststehe, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer die Blockade gebrochen habe, so sei das Urteil des Prisengerichts zu Sasebo zu Recht abgegeben und die Berufung unbegründet.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Das zur Verhandlung stehende Schiff steht im Eigentum des französischen Staatsangehörigen Auguste Vernon in Tongku, China.

---

[5]) V.

Es ist unbestritten, daß der Kapitän am 18. August 1904, obwohl er genau von dem Bestehen der Blockade unterrichtet war, vor Port Arthur eingetroffen ist, am nächsten Tag seine Ladung auf einen russischen Dampfer umgeladen hat und auf der Rückfahrt in einer Entfernung von etwa 5 Seemeilen südöstlich von dem Liaotishanvorgebirge von dem auf Blockadedienst befindlichen Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 65 aufgebracht worden ist.

Der Reklamant führt an, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer bis vor Port Arthur habe gelangen können, ohne auf Hindernisse zu stoßen und Gefahr zu laufen. Es habe daher zur Zeit keine wirksame Blockade bestanden. Selbst wenn man zugebe, daß im allgemeinen die Blockade in effektivem Zustand erhalten gewesen sein möge, so sei sie doch mit Bezug auf das zur Verhandlung stehende Schiff nicht effektiv gewesen.

Die am 26. Mai 1904 von dem Kommandierenden der vereinigten japanischen Kriegsflotte bekanntgemachte Blockade ist seit der Zeit mit hinreichender Streitmacht ausgeübt worden, um ihren Zweck zu erreichen. Vor und nach der Aufbringung des genannten Dampfers sind zum direkten Blockadedienst bei Port Arthur in einer Ausdehnung von ungefähr 20 Seemeilen entlang der Küste 60 Kriegsschiffe und Torpedoboote 5 bis 10 Seemeilen von der Küste entfernt aufgestellt gewesen. Außerdem kreuzten das Hauptgeschwader, bestehend aus im ganzen sieben Schlachtschiffen und kleineren Schiffen, bei Yuentao, sowie 4 Hülfskreuzer und 7 Kanonenboote in der Straße von Liaotishan umher. Aus diesen Tatsachen ergibt sich klar, daß die Blockade wirklich effektiv erhalten worden ist. Wenn das zur Verhandlung stehende Schiff zufällig bis vor Port Arthur gelangt ist, so ist ihm dies gelungen, indem es sich der Kontrolle des Blockadegeschwaders entzog und sich heimlich hindurchschlich. Es kann aber nicht behauptet werden, daß es dabei keine Gefahr gelaufen sei. Die Tatsache, daß das Schiff auf der Rückreise, welche es nachts vornahm, um der Kontrolle des Blockadegeschwaders zu entgehen, aufgebracht wurde, widerlegt auch die Behauptung des Reklamanten, daß die über die Südküste von Liaotung verhängte Blockade an einer Stelle nicht effektiv gewesen sei.

Das Urteil des Prisengerichts zu Sasebo, welches wegen Blockadebruchs auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Dampfers erkennt, ist daher zutreffend, und es wird, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 17. Februar 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In Sachen der Beschlagnahme des englischen Dampfers „Si-Shan“ und seiner Ladung wird nach Einsicht des Schriftsatzes der Staatsanwälte Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Si-Shan“ und seine gesamte Ladung werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Si-Shan“ steht im Eigentum des englischen Staatsangehörigen Samuel Spitzel, sein Heimatshafen ist Hongkong, er führt die englische Handelsflagge und ist ein Handelsschiff, das vorzugsweise zum Gütertransport dient. Mit einer Ladung von Rindern, Hammeln und vielen sonstigen Nahrungsmitteln fuhr er am 25. September 1904 mit Bestimmung für Niutschwang von Hongkong ab. Nachdem er nachts die Gewässer von Port Arthur passiert hatte, lief er am 2. Oktober desselben Jahres in Niutschwang ein. Er bemühte sich sofort, seine Ladung zu verkaufen, landete die Rinder und Hammel, mußte dieselben jedoch mangels Verkaufs wieder an Bord zurücknehmen. Während er sich vergeblich bemühte, seine Ausklarierung nach Tschifu zu bewirken, wurde er von dem im dortigen Hafen liegenden Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Chikushi“ in dem Verdacht, daß er Kriegskonterbande führe, am 7. des Monats visitiert und am selben Tag im dortigen Hafen beschlagnahmt. Die bei der Visitierung vorhanden gewesenen Schiffspapiere wurden bei der Beschlagnahme unter der Angabe, daß sie in Verwahrung des englischen Konsulats in Niutschwang seien, nicht vorgelegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Stellvertreters des Kommandanten der „Chikushi“, Marineoberleutnants Hara Kanjiro, das Vernehmungsprotokoll des Kapitäns James Cartridge, des 1. Maschinisten John Brady, des 2. Maschinisten David Fotheringham, des 3. Maschinisten Robert Butcher, des Passagiers H. K. Struve und des Zeugen Adolf Spitzel.

Die Ansicht der Staatsanwälte ist im wesentlichen folgende:

Die Schiffspapiere seien in großer Unordnung, und in Ermanglung anderer Gründe, welche dagegen hätten sprechen können, habe das Schiff dem Verdacht verfallen müssen, daß die Fortsetzung der Reise zum Kriegskonterbandetransport geschehen solle. Daher sei die Beschlagnahme zu Recht ausgeführt worden, aber, da die Untersuchung des Falls in dem Prisengericht erwiesen habe, daß der Verdacht, es handele sich um eine Fortsetzung der Reise zum Zwecke von Konterbandetransport, unbegründet gewesen sei, so müsse das zur Verhandlung stehende Schiff mit seiner Ladung freigegeben werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der amerikanische Bürger Adolf Spitzel hat als Vertreter seines Neffen Samuel Spitzel den zur Verhandlung stehenden Dampfer kürzlich angekauft und hatte volle Verfügungsgewalt über denselben. Er kaufte mit der Absicht, sie nach dem bestbezahlenden — gleichgültig welchem — Platz zu schaffen und dort mit großem Verdienst abzusetzen, Lebensmittel für den Bedarf von Kriegstruppen ein. Sodann nahm er unter Zusicherung eines Anteils am Gewinn seinen Landsmann Struve als Supercargo mit an Bord, während er selbst die Oberleitung und Aufsicht über das ganze Schiff ausübte. Er bestimmte dann Niutschwang als Reiseziel und fuhr von Hongkong ab. Da aber zu dieser Zeit gerade die russischen Truppen in Port Arthur wegen der streng durchgeführten Belagerung und Blockade sehr stark an Proviantmangel litten, so verbreitete sich in Hongkong und Shanghai das Gerücht, der Dampfer beabsichtige, einen Schleichimport nach Port Arthur auszuführen. Schließlich stand dies sogar in den Zeitungen. Sobald der Dampfer in Niutschwang angekommen war, versuchte er ohne Erfolg, die Ladung zu verkaufen. Er traf darauf Vorbereitungen angeblich zur Reise nach Tschifu, wohin er nur durch die Gewässer Port Arthurs gelangen konnte. Der Supercargo Struve, der mit dem Ladungseigentümer zusammen völlig über das Schiff zu bestimmen hatte, erzählte bei der Agentur Bush Brothers, daß er vorhabe, die Ladung nach Port Arthur zu schaffen. Auch hatte der zur Besatzung gehörige 1. Offizier Chambers im englischen Konsulat in Niutschwang gesagt, der Dampfer habe auf der Reise von Hongkong nach Yingkow versucht, die Blockade von Port Arthur zu brechen. Da ihm dies aber nicht gelungen sei, so wolle er unter der Vorgabe, nach Tschifu zu gehen, einen erneuten Versuch machen, um nach Port Arthur hineinzukommen. Als aus diesem Grunde das Kaiserlich Japanische Kriegsschiff „Chikushi" eine Visitierung des zur Verhandlung stehenden Dampfers vornahm, waren die Schiffspapiere nicht in Ordnung; der Bestimmungshafen war nicht festgesetzt; als Kapitän wurde eine tatsächlich nicht autorisierte Person angegeben, und über alles dieses konnte keine zufriedenstellende Auskunft gegeben werden. Daher nahm die „Chikushi" an, daß das seit der Abreise von Hongkong im geheimen gehegte Vorhaben, einen Schleichimport nach Port Arthur auszuführen, noch nicht aufgegeben sei und daß, um es nunmehr zur Ausführung zu bringen, Tschifu als Reiseziel angegeben werde. Es war daher durchaus in der Ordnung, daß die „Chikushi", als es schien, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer im Begriff war, abzufahren, denselben mit Beschlag belegte.[1])

---

[1]) V. § 37, 1 und 2.

Aber die genaue Untersuchung in dem unterzeichneten Prisengericht hat ergeben, was folgt:

Es muß freilich angenommen werden, daß der Dampfer auf der Reise von Hongkong nach Niutschwang vorgehabt hat, die Blockade von Port Arthur zu brechen und einen Schleichimport auszuführen. Als dies aber nicht gelang, hat der Dampfer die Reise, welche in den Schiffspapieren angegeben ist, vollendet. In Niutschwang hat er versucht, seine Ladung zu verkaufen, und sich, als ihm dies nicht gelang, entschlossen, nach Tschifu zu fahren. Es muß daher angenommen werden, daß der Dampfer bereits zur Zeit seines Eintreffens in Niutschwang seinen früheren Plan aufgegeben hatte. Die Kontinuität der den Blockadebruch [2]) oder Konterbandetransport bezweckenden Reise kann daher nicht angenommen werden.

Auch läßt sich nicht sagen, daß der für Tschifu bestimmte Dampfer bei seiner Abfahrt von Niutschwang, selbst wenn er von neuem einen Schleichimport nach Port Arthur ins Auge gefaßt hatte, die Ausführung desselben bereits angefangen hatte. Daher kann auch in dieser Weise Blockadebruch oder Konterbandetransport nicht konstruiert werden.

Da ferner die Unordnung der Schiffspapiere sowie die mangelnde Legitimation des Kapitäns usw. ausreichende Erklärung gefunden haben, so ist das zur Verhandlung stehende Schiff und seine gesamte Ladung, ungeachtet der Rechtmäßigkeit der erfolgten Beschlagnahme, freizugeben.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Am 26. Oktober 1904 im Prisengericht zu Sasebo.

(Unterschriften.)

In Sachen der Beschlagnahme des deutschen Dampfers „Fuping“ und seiner Ladung wird nach Einsichtnahme des Schriftsatzes der Staatsanwälte Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Fuping“ und seine gesamte in beigefügtem Ladungsverzeichnis aufgeführte Ladung werden eingezogen.

[2]) Hier tritt der zu verwerfende Standpunkt zu Tage, daß schon die Absicht des Blockadebruchs ohne tatsächlichen Versuch straffällig macht. Es hätte genügt, nur von Konterbandetransport zu sprechen, wie dies der Staatsanwalt tut.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Fuping“ ist Eigentum der deutschen Firma Telge, Schröter und Co. in Tientsin, führt die deutsche Flagge und dient zum Personen- und Gütertransport. Dem Kapitän des Schiffes, Frank Gray, ist bekannt gewesen, daß der Hafen von Port Arthur zur Zeit von der japanischen Kriegsflotte blockiert wird. Trotzdem hat er auf Anordnung der Reeder für Port Arthur bestimmte Waren, nämlich Waffen, Munition und Proviant unter falschen Angaben an Bord genommen und auch den aktiven russischen Hauptmann Wassili Juliewitsch Eckardt sich einschiffen lassen. Er hat unter dem Vorwande, daß er für Tschifu bestimmt sei, am 8. Oktober 1904 den chinesischen Hafen Tongku mit dem Reiseziel Port Arthur verlassen. Am 11. desselben Monats hat er alsdann 5 Seemeilen südlich von Rockpoint auf offener See in Rußland fabrizierte Stiefel und Lebensmittel, welche von seinem Reeder besonders für Port Arthur verschifft waren, von zwei chinesischen Dschunken übergenommen und ist am selben Tage, nachdem er die ganze in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführte Ladung verladen hatte, von dort abgefahren. Am folgenden Tage, dem 12. Oktober, vormittags um etwa 9 Uhr wurde der Dampfer, auf der Fahrt nach Port Arthur begriffen, etwa 10 Seemeilen nördlich von der Hwangchang-Inselgruppe auf 120° 55′ ö. L. und 38° 34′ n. Br. von dem auf Blockadegebiet befindlichen japanischen Torpedoboot „Shirataka“ aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Kapitänleutnants Kawasoye Masaharu, der die Beschlagnahme ausführte, die Bescheinigung über die Umschiffung der Mannschaft, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns Frank Gray, des 1. Offiziers James Duncan, des 1. Maschinisten Alexander Robertson vom Dampfer „Fuping“ und des mitreisenden russischen Hauptmanns Wassili Juliewitsch Eckardt, durch das Logbuch, das Flaggenattest, das Notizbuch des Kapitäns, den Ausklarierungsschein und eine Bescheinigung des russischen Obersten Ogorodnikoff.

Die Ansicht der Staatsanwälte geht im wesentlichen dahin, daß es außer Zweifel stehe, daß zur Zeit der Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Schiffes die Blockade wirklich effektiv gewesen sei, und daß man das Schiff, welches in der Richtung auf die Blockadelinie vorgerückt sei, als Blockadebrecher betrachten müsse. Daher sei das Schiff mit der gesamten Ladung einzuziehen.

Das Gericht ist der Ansicht, daß es einem allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz entspricht, daß im Falle effektiven Bestehens einer Blockade Schiffe, welche in der Nähe der Blockadelinie offenbar in der Richtung auf dieselbe zu fahren, als Blockadebrecher anzusehen

und mitsamt ihrer Ladung einzuziehen sind mit Ausnahme von solchen Gütern, die im Eigentum von Personen stehen, die von dem Blockadezustand keine Kenntnis hatten.

Da nun am 26. Mai 1904 der Oberstkommandierende der vereinigten japanischen Kriegsflotte die Verhängung des Blockadezustandes über die Südküste von Liaotung bekannt gemacht hat und es außer Zweifel steht, daß diese Blockade ununterbrochen in effektivem Zustand erhalten worden ist, so ist es klar, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, welches in der oben geschilderten Weise auf dem Wege nach Port Arthur begriffen war, als Blockadebrecher angesehen werden muß.

Da ferner die zur Verhandlung stehenden Güter Eigentum des Schiffseigentümers sind und nach einem von dem Schiffseigentümer dem Kapitän übergebenen Zertifikat des Kommandierenden der russischen Gesandtschaftswache in Peking, des Obersten Ogorodnikoff, zweifellos sämtlich für Port Arthur bestimmt waren, auch der Schiffseigentümer von dem Blockadezustand hat wissen müssen, so ist das Schiff mit der gesamten Ladung einzuziehen.[1])

Das Prisengericht hat, weil während der von ihm festgesetzten und veröffentlichten Frist Reklamationen nicht erhoben worden sind, auf Antrag der Staatsanwälte in Gemäßheit des letzten Absatzes des § 16 der Prisengerichtsordnung[2]) ohne mündliche Verhandlung wie in der Urteilsformel entschieden.

Im Prisengericht zu Sasebo am 6. Dezember 1904.

Ladungsverzeichnis.

Art der Güter	Anzahl der Stücke
Gekochtes Rindfleisch	1026
Corned beef	1085
Hirse	1043
Nudeln	720
Würste	25
Gesalzenes Rindfleisch	11
Medikamente	35
Stiefel	98
Seife	61
Schinken	34
Suppenkonserven	5
Gemüsekonserven	88
Schwefelsäure	38
Tee	1
Waffen	8
Munition und Feuerwerk	1091

[1]) V. § 45. — [2]) IV.

Reklamant: Wassili Juliewitsch Eckardt, Pionierhauptmann bei dem russischen Ussuri-Eisenbahnbataillon, wohnhaft in Wladiwostok, Afanassieffskajauliza Nr. 21, zur Zeit in dem Kriegsgefangenenquartier in Matsuyama,[1] Regierungsbezirk Ehime, im Versammlungshaus.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

In der Prisensache betreffend Ladungsgut des deutschen Dampfers „Fuping" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Fuping" verschifften 67 000 Rubel russischen Papiergeldes werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 67 000 russischen Papierrubel sind von dem Reklamanten Wassili Juliewitsch Eckardt am 8. Oktober 1904, als er sich am 8. Oktober 1904 in Tsingtau in China auf dem Dampfer „Fuping" einschiffte, um nach dem damaligen russischen Kriegshafen Port Arthur zu fahren, verschifft worden, um sie nach Port Arthur zu schaffen. Sie wurden am 12. d. M., etwa 9 Uhr vormittags auf 120° 55' ö. L. und 38° 34' n. Br. ungefähr 10 Seemeilen nördlich von der Hwangchang-Inselgruppe, als der genannte Dampfer, weil er Konterbande geladen hatte, von dem Kaiserlichen Torpedoboot „Shirataka" aufgebracht wurde, mit diesem zusammen beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kapitänleutnants Kawasoye Masaharu, der die Beschlagnahme ausgeführt hat, die Bescheinigung über die Umschiffung der Besatzung, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Fuping" Frank Gray, des 1. Offiziers James Duncan, des 1. Maschinisten Alexander Robertson und des Passagiers Wassili Juliewitsch Eckardt, durch das Tagebuch, das Flaggenattest, das Notizbuch des Kapitäns, einen Brief des Kapitäns an „George" und eine Bescheinigung des russischen Kapitäns zur See[2]) Ogorodnikoff.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Von den zur Verhandlung stehenden 67 000 Rubeln habe der Reklamant Mitte September 1904 russischen Stils 4000 Rubel aus einem Deposit bei der russisch-chinesischen Bank in Tientsin, China, zurückgezogen. Die übrigen habe er Mitte desselben Jahres von seinem Ver-

[1]) V. § 42. — [2]) In dem Urteil über den Dampfer „Fuping" wird Ogorodnikoff als Armeeoberst bezeichnet.

treter Pawlowitsch und der Post in Liaoyang empfangen. Der ganze Betrag sei sein Privatgeld und sei keine Ladung.

Der Reklamant habe sich ferner in Tientsin auf der „Fuping“ eingeschifft, um nach Tschifu zu fahren und von dort in die Heimat zurückzukehren; er habe nicht die Absicht gehabt, nach Port Arthur zu gehen. Selbst wenn er aber diese Absicht gehabt hätte, so könne doch das Geld, da es in dem Privatkoffer des Reklamanten gewesen sei, nur, wenn Beweis vorhanden sei, daß es nicht sein Privateigentum sei, eingezogen werden.

Es werde daher Freigabe des zur Verhandlung stehenden Geldes beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Das zur Verhandlung stehende Papiergeld sei nicht Privateigentum des Reklamanten, sondern öffentliches Geld und müsse, da es mit der übrigen Ladung nach Port Arthur bestimmt gewesen sei, eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Bestimmungen und die Praxis des Völkerrechts erkennen an, daß die Ladung eines Schiffes, welches einen Blockadebruch begangen hat, abgesehen von solchen Gütern, welche im Eigentum von Personen stehen, die von dem Blockadezustand absolut keine Kenntnis hatten, einzuziehen ist.

Der in Frage stehende Dampfer „Fuping“ ist, wie dem Vertreter der Reklamation bekannt ist, wegen Blockadebruchs bereits zur Einziehung verurteilt worden,[3]) und es geht aus der Bescheinigung des russischen Obersten Ogorodnikoff und dem Brief des Kapitäns an „George“ unzweifelhaft hervor, daß das Schiff vorgehabt hat, die Blockade zu brechen und die der russischen Regierung gehörige Ladung nach Port Arthur zu schaffen, sowie daß der Reklamant für russische Behörden Papiere und 400000 Rubel auf dem Schiffe bei sich gehabt hat. Dies Geld hat der Reklamant bei der Beschlagnahme des genannten Dampfers ins Wasser geworfen, und nur die zur Verhandlung stehenden 67000 Papierrubel sind übrig geblieben. Diese sind als Gut anzusehen, welches den russischen Behörden gehört und nach Port Arthur befördert werden sollte.

Der Vertreter der Reklamation behauptet, daß der Reklamant, auf der Rückreise nach der Heimat begriffen, sich bei der Abreise von Tientsin auf der „Fuping“ eingeschifft habe, um nach Tschifu zu gehen. Die Absicht, nach Port Arthur zu fahren, habe nicht bestanden. Selbst wenn er aber diese Absicht gehabt habe, so sei doch das Geld, da es in dem Privatkoffer des Reklamanten gewesen sei, sein Privateigentum.

[3]) VI. 22a.

Es geht aber aus der oben erwähnten Bescheinigung Ogorodnikoffs und dem Brief des Kapitäns an „George" hervor, daß der Reklamant auf Befehl seiner Behörde von Tongku nach Port Arthur abgereist war. Auch besagt die Aussage des Reklamanten auf die Frage des mit dem Fall beauftragten Rats, daß der Reklamant in Tientsin von dem russischen Konsul zwei in Strohmatten verpackte Kolli anvertraut erhalten hat und beauftragt worden ist, sie im Falle, daß das Schiff mit der japanischen Flotte zusammentreffe, mit der ganzen übrigen Ladung zu verbrennen. Als dann das Schiff im Begriff stand, von einem Kaiserlichen Torpedoboot aufgebracht zu werden, hat der Reklamant die beiden Strohmattenkolli und noch eine Kiste ins Wasser geworfen. Wenn man alle diese Tatsachen vergleicht, so ist es nicht zu bezweifeln, daß der Reklamant sich auf der „Fuping" zur Oberaufsicht eingeschifft hat.

Wenn ferner auch das zur Verhandlung stehende Papiergeld im Koffer des Reklamanten gewesen ist, so unterscheidet es sich dadurch von gewöhnlicher Ladung in weiter nichts als der Art der Verpackung und Verladung. Ein Beweis dafür, daß es Privateigentum sei, kann darin aber nicht erkannt werden.

Des weiteren beruft sich der Reklamant zum Beweis dafür, daß das zur Verhandlung stehende Geld ihm privatim gehöre, auf schriftliche Aussagen des russischen Obersten Ogorodnikoff und des Oberleutnants de Reutlinger sowie eine Bescheinigung des russischen Konsuls Laptew in Tientsin. Da aber Laptew und Ogorodnikoff die „Fuping" ausgerüstet haben, um mit ihr einen Blockadebruch auszuführen, so kann ihren Aussagen und Bescheinigungen in dieser Sache kein Glauben beigelegt werden.

Demnach ist das zur Verhandlung stehende Geld als Staatseigentum, welches auf einem Schiff, das sich eines Blockadebruchs schuldig gemacht hat, nach Port Arthur geschafft werden sollte, einzuziehen.

Selbst aber angenommen, das Geld gehöre dem Reklamanten, so ist es doch Ladung eines Blockadebrechers, und da es nach Port Arthur gelangen sollte, so kann angenommen werden, daß es doch zum feindlichen Kriegsgebrauch gedient haben würde. Demnach kann es doch der Einziehung nicht entgehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 15. Mai 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Wassili Juliewitsch Eckardt, russischer Pionierhauptmann in Matsuyama, Kriegsgefangenenquartier, wohnhaft in Wladiwostok, Afanassieffskajauliza Nr. 21.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 14.

Am 15. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend Ladung des deutschen Dampfers „Fuping", welcher am 12. Oktober 1904 etwa 10 Seemeilen nördlich von der Hwang-Chang-Inselgruppe von dem Kaiserlichen Torpedoboot „Shirataka" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der auf dem Dampfer „Fuping" verladenen 67 000 russischen Papierrubel erkannt worden ist. Gegen dieses Urteil hat der Reklamant Wassili Juliewitsch Eckardt durch den Rechtsanwalt Masushima Rokuichiro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation und deren Begründung sind folgende:

Das Gericht erster Instanz habe ausgeführt:

> es gehe aus der Bescheinigung Ogorodnikoff's und einem an „George" gerichteten Brief des Kapitäns hervor, daß der Reklamant im amtlichen Auftrag von Tongku nach Port Arthur abgereist sei.

Es sei jedoch nicht klar, von wem diese sogenannte Bescheinigung Ogorodnikoff's dem Kapitän übergeben worden sei. In den ganzen Akten dieses Falles sei die Herkunft dieser Bescheinigung nicht angegeben und die Bescheinigung selber enthalte nichts über den Reklamanten. Das Gericht erster Instanz habe demnach in unrechtmäßiger Weise Tatsachen angenommen, für die kein Beweis vorhanden sei.

Was ferner den Brief des Kapitäns an „George" angehe, so sei sein Inhalt überaus dunkel und, wenn man aus der Aussage des Kapitäns Vermutungen aufstellen wolle, so habe er es doch nur von irgend jemandem gehört gehabt, daß der Reklamant eine große Menge Rubel mit sich führe, und habe dies in dem Brief geschrieben. Dies sei aber kein Beweis, daß die Gelder, die der Reklamant mit sich gehabt habe, amtliche russische Gelder gewesen seien. Auch liege kein Beweis dafür vor, daß die zur Verhandlung stehenden 67 000 Rubel ein Teil jener größeren Summe gewesen seien.

Das Gericht erster Instanz habe daraufhin, daß der Reklamant von dem russischen Konsul in Tientsin zwei in Strohmatten eingewickelte Kolli empfangen und den Auftrag erhalten habe, die Ladung zu verbrennen, angenommen, daß er sich zur Beaufsichtigung auf der „Fuping" eingeschifft. Da aber der Reklamant, wie er erklärt habe, erst nach

seiner Einschiffung von dem Konsul schriftlich ersucht worden sei, so sei es eine nicht durch Gründe belegte Annahme, daß er sich auf Grund der genannten Tatsache zur Beaufsichtigung auf der „Fuping" eingeschifft habe.

Wenn man aber annehmen wolle, der Reklamant habe sich auf amtlichen Befehl auf der „Fuping" eingeschifft, so liege kein Grund vor, weshalb Ogorodnikoff die Bescheinigung dem Kapitän habe zustellen sollen; aber auch dem Kapitän hätte er sie dann durch den Reklamanten zustellen müssen; zum mindesten aber hätte der Kapitän den Reklamanten kennen müssen. Der Reklamant habe aber die Bescheinigung Ogorodnikoff's bis auf den heutigen Tag noch nicht einmal gesehen, auch von dem Kapitän niemals etwas darüber gehört. Zudem sei der Reklamant dem Kapitän Gray von der „Fuping" vor seiner Einschiffung nicht bekannt gewesen. Daher sei das Urteil erster Instanz, welches einen wichtigen Streitpunkt entschieden habe, ohne einen Beweis zugrunde zu legen, ungesetzlich.

Das Urteil erster Instanz behaupte, die Tatsache, daß das zur Verhandlung stehende Geld sich in dem Privatkoffer des Reklamanten befunden habe, sei kein ausreichender Beweis dafür, daß es ihm gehöre. Es werde aber aus dem Handelsrecht offenbar, daß die Ladung eines Schiffes und das Handgepäck der Passagiere gänzlich von einander verschiedene Dinge seien, und auch in dem auf der „Fuping" vorhandenen Bescheinigung über die Ladung[4]) und dem Ladungsverzeichnis finde sich, da das Handgepäck des Reklamanten seiner Art nach dort nicht eingetragen werden dürfe, eine solche Eintragung nicht. Daß das zur Verhandlung stehende Papiergeld sich in dem Koffer eines Passagiers befunden habe, sei daher ein Beweis dafür, daß es sein unzweifelhaftes Privateigentum sei. Wenn jemand das Gegenteil behaupten wolle, so habe er unbedingt den Beweis dafür zu liefern. Das Urteil erster Instanz führe aber aus, wenn das Geld auch in dem Handgepäck des Reklamanten gewesen sei, so liege darin nur eine Verschiedenheit in der Art der Verpackung und der Verschiffung, es sei aber darum nicht verschieden von der gewöhnlichen Ladung. Diese Annahme stehe nicht in logischem Zusammenhang mit den Tatsachen und könne dem Vorwurf unzureichender Begründung nicht entgehen.

Das Urteil erster Instanz behaupte, daß die Aussage Ogorodnikoff's nicht glaubwürdig sei, da er einen Blockadebruch vorgehabt habe. Diese Beweisaussage stimme indes mit der des Leutnants Reutlinger überein, der ausgesagt habe, der Reklamant habe in seiner Gegenwart etwa 30 000 Rubel von Pawlowitsch und ungefähr dieselbe Summe von dem russischen Postamt erhalten. Wenn dessen un-

[4]) Vermutlich Konnossemente.

geachtet die Aussage Ogorodnikoff's nicht anerkannt worden sei, so sei das ungerecht.

Das Urteil erster Instanz habe entschieden, das zur Verhandlung stehende Geld müsse eingezogen werden, weil es auf einem Blockadebrecher verschifft worden und nach Port Arthur bestimmtes amtliches Geld sei. Es widerlaufe dem Recht, daß dafür, daß das Geld nicht privates, sondern amtliches Geld sei, kein Beweis erbracht worden sei.

Das Gericht erster Instanz stelle daraufhin, daß der Reklamant zwei Kolli ins Wasser geworfen habe, die Ansicht auf, daß das zur Verhandlung stehende Geld ein Teil von 400 000 Rubeln gewesen sei. Diese von dem Reklamanten ins Wasser geworfenen Pakete seien dem Reklamanten von dem russischen Konsul in Tientsin zur Beförderung an den russischen Konsul in Tschifu anvertraut worden. Er habe sie aber nicht von Ogorodnikoff bekommen. Auch hätten sie kein russisches Papiergeld enthalten.

Daraus, daß der Reklamant nach dem Auftrag des Konsuls mit Bezug auf die anvertrauten Pakete verfahren sei, dagegen die Order, die ganze Ladung zu verbrennen, nicht befolgt habe, könne man ersehen, daß die ins Wasser geworfenen Pakete und die allgemeine Ladung durchaus verschieden seien und daß der Reklamant zu der letzteren in keiner Beziehung gestanden habe.

Wenn daher das Urteil annehme, daß die von dem Reklamanten weggeworfenen Pakete russisches Papiergeld seien und daß das zur Verhandlung stehende Geld der Rest davon gewesen sei, so sei das eine sich nicht auf Beweise, sondern auf Vorurteil gründende Entscheidung.

Schließlich entscheide das Urteil erster Instanz, daß das zur Verhandlung stehende Geld, wenn es auch dem Reklamanten gehöre, doch als Ladung eines Blockadebrechers, wenn es nach Port Arthur gekommen wäre, zum feindlichen Kriegsgebrauch gedient haben würde und daher einzuziehen sei.

Hierin setze sich das Urteil erster Instanz aber offenbar in Widerspruch mit einem Grundsatz, welcher als völkerrechtliche Bestimmung und Gewohnheit anerkannt sei. Denn dieser Grundsatz besage klar, daß Güter, welche Personen gehörten, die von der Tatsache des Blockadebruchs keine Kenntnis gehabt hätten, nicht eingezogen werden könnten. Dies gelte um so mehr für Handgepäck eines Passagiers, weil dieses nicht als Ladung angesehen werden könne.

Ferner gehe es aus dem Fahrschein des Reklamanten klar hervor, daß er nach Tschifu habe fahren wollen, und der Kapitän habe dem Steward des genannten Dampfers gesagt, daß der Reklamant ein Fahrgast sei, der nach Tschifu fahre. Auch habe der Reklamant sein Chequebuch bei sich gehabt, um in Tschifu seine Depositengelder bei der russisch-chinesischen Bank zu ziehen.

Trotz dieser Beweise habe das Urteil erster Instanz unter Zugrundelegung von Tatsachen, die keine direkten Beweise seien, entschieden, daß der Reklamant auf amtlichen Befehl nach Port Arthur zu reisen im Begriff gewesen sei. Das sei eine Entscheidung, die ausreichender Begründung entbehre.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der 67 000 russischen Papierrubel beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

In der Bescheinigung Ogorodnikoff's sei freilich der Name des Reklamanten nicht erwähnt, aber man könne auf Grund dessen nicht behaupten, daß der Inhalt sich nicht auf den Reklamanten beziehe und daß das Dokument kein Beweis sei. Der in der genannten Bescheinigung erwähnte Überbringer derselben, nämlich der britische Staatsangehörige Gray, sei als Kapitän des Dampfers „Fuping" freilich beauftragt worden, die Ladung an die russischen Behörden in Port Arthur abzuliefern. Die geheimen militärischen Schriftstücke und das Papiergeld aber hätten ihm nicht anvertraut werden können. Noch viel weniger die Aufgabe, je nach den Umständen, falls man unterwegs japanische Kriegsschiffe träfe, das Schiff zu versenken, um es der Aufbringung zu entziehen.

Daß in der Bescheinigung, die der Kapitän zu überbringen gehabt habe, nichts über die Pflichten des mit einer geheimen Aufgabe betrauten und wohl zu der Zeit als Aufsichtführender auf der „Fuping" zu betrachtenden Reklamanten Eckardt enthalten sei, sei durchaus nicht seltsam. Wenn man daneben erwäge, was der Kapitän in seinem an „George" gerichteten Brief geschrieben habe, so genüge das, um zu beweisen, daß der Reklamant damals geheime Schriftstücke und Papiergeld bei sich gehabt habe, und diese Annahme sei in keiner Weise unrechtlich.

Das Gericht habe freilich angenommen, daß der Reklamant sich als Angehöriger der russischen Armee auf der „Fuping" eingeschifft und die Pflicht gehabt habe, wenn das Schiff japanischen Kriegsschiffen begegne und der Aufbringung nicht entgehen könne, nicht nur die Güter, sondern auch das Schiff zu versenken. Diese Annahme habe es aber nicht nur auf die Bescheinigung Ogorodnikoff's, sondern auf verschiedene andere Beweise gegründet, und sie sei nicht unrechtmäßig. Was die Behauptung angehe, daß der Reklamant erst nach seiner Einschiffung schriftlich von dem russischen Konsul in Tientsin beauftragt worden sei, so habe der Reklamant das nur mündlich kurz erwähnt. Ein Brief des Konsuls, welcher diese Behauptung würde bekräftigen können, sei indes nicht vorgelegt worden.

Wenn man die verschiedenen Umstände in Betracht ziehe, so sei der Blockadebruch und die Einfuhr von Kriegsbedarfsartikeln nach Port Arthur eine Handlung, welche die größte Gefahr in sich trage und in ihrem Resultat von der größten Bedeutung sei. Wenn daher im Falle der Begegnung mit den feindlichen Kriegsschiffen die geheimen Schriftstücke und das Papiergeld verbrannt, und wenn noch Zeit vorhanden, das Schiff habe durch Sprengen versenkt werden sollen, so sei das ein Befehl, der so wichtige Aufgaben auferlege, daß ihn der Oberst Ogorodnikoff vielleicht selber würde haben erteilen können; er würde ihn aber schwerlich durch den Konsul erteilen lassen. Ganz ausgeschlossen aber sei es, daß der Auftrag erst nach der Einschiffung schriftlich erteilt sein solle, denn es liege doch auf der Hand, daß das Versenken eines Schiffes durch Sprengen nur ausführbar sei, wenn die nötigen Vorbereitungen getroffen seien.

Es sei daher offenbar, daß der Reklamant sich sicher im Auftrage des Obersten Ogorodnikoff als Aufsichtführender eingeschifft und einige geheime Schriftstücke und eine große Menge Papiergeld mitgenommen habe, die unabhängig von der allgemeinen Ladung von Kriegsbedarfsartikeln gewesen seien; ein gewöhnlicher Passagier sei er nicht gewesen.

Der Reklamant behaupte, daß die ins Wasser geworfenen Pakete von dem russischen Konsul in Tientsin an den russischen Konsul in Tschifu gerichtet und kein russisches Papiergeld gewesen seien. Da aber die „Fuping“ von Anfang an zum Blockadebruch und zur Einfuhr von Munition und Lebensmitteln nach Port Arthur bestimmt gewesen sei, nicht aber in Tschifu habe anlaufen sollen, wie aus der Aussage des Kapitäns, der Bescheinigung Ogorodnikoff's und anderen Beweismitteln hervorgehe, so sei es selbstverständlich, daß dem Schiff Pakete für den Konsul in Tschifu nicht hätten mitgegeben werden können. Was insbesondere die Behauptung, daß die Pakete kein russisches Papiergeld enthalten hätten, angehe, so sei das nur von dem Reklamanten mündlich ausgesagt worden und könne nicht anerkannt werden.

Der Reklamant behaupte ferner bezüglich dessen, daß er dem Auftrag, die ganze Ladung zu verbrennen, nicht nachgekommen sei, daß er die Ausführung des Auftrags bezüglich der übrigen Ladung nicht für nötig gehalten habe. Da aber die Pakete und die übrige Ladung in gleicher Weise von russischen Behörden stammten und Auftrag erteilt gewesen sei, sie bei Begegnung mit japanischen Kriegsschiffen zu verbrennen, so sei der Grund nicht einzusehen, weshalb, während ein Teil ausgeführt worden sei, der andere unbefolgt habe bleiben sollen. Eckardt habe auch bei der Vernehmung vor dem Prisengericht durch

den mit dem Fall beauftragten Rat ausgesagt, daß, wenn auch die Pakete ins Wasser geworfen worden seien, doch die Beschlagnahme zu plötzlich gekommen sei, als daß die Sprengung des Schiffes sich habe ausführen lassen. Daher könne die Berufungsbegründung, welche dieser Aussage widerspreche, nicht anerkannt werden.

Es sei selbstredend richtig, daß zwischen der Ladung eines Schiffes und dem Handgepäck der Passagiere ein Unterschied bestehe. Im vorliegenden Falle habe aber die russische Regierung das Schiff gechartert, um Kriegsbedarfsgegenstände nach dem blockierten Port Arthur zu schaffen, und der auf dem Schiff mitfahrende Offizier, der auf der Reise nötigenfalls über die Ladung Entscheidung habe treffen sollen, habe die wichtigsten Teile der zu Kriegszwecken dienenden Gegenstände, nämlich Schriftstücke und Papiergeld, in Matten beziehungsweise in seinem Koffer verpackt, mit sich geführt. Danach sei es eine oberflächliche Ansicht, welche behaupten wolle, daß diese Gegenstände, weil sie nicht wie die andere Ladung im Ladungsverzeichnis aufgeführt seien, keine Ladung darstellten. Handgepäck sei, was zum allzeitigen Gebrauch der Passagiere vonnöten und seiner Art nach von der Ladung zu unterscheiden sei; es bestimme sich aber nicht danach, ob es im Ladungsverzeichnis stehe, noch danach, ob Fracht dafür bezahlt werde oder nicht. Auch wenn man daher annehmen wolle, daß die 67 000 Papierrubel unabhängig von den 400 000 den Behörden gehörigen Rubeln seien, so müsse man sie dann auch noch als Ladung ansehen. Denn obwohl die gleichfalls von dem Reklamanten mitgeführten, zur Zeit der Aufbringung ins Wasser geworfenen, zwei in Matten gepackten Pakete nicht in dem Ladungsverzeichnis aufgeführt und daher mit dem Koffer auf dieselbe Stufe zu stellen seien, habe doch der Reklamant diese nicht als Handgepäck und als sein Privateigentum bezeichnet. Überdies habe der Reklamant für seinen täglichen Gebrauch oder zur Deckung seiner persönlichen Reisekosten noch besonderes Geld bei sich gehabt. Daher sei es billig, den Koffer, welcher nur das Papiergeld enthalten habe, sowie die in Matten gepackten Pakete als Ladung anzusehen. Aus dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns und des Obermaschinisten ergebe sich, daß der Reklamant als Handgepäck 3 Koffer und 2 in Matten gewickelte Pakete gehabt habe.

Wenn der Reklamant sich auf der „Fuping“ eingeschifft habe, so sei das in der Absicht geschehen, sich seines Auftrags zu entledigen und dann sogleich nach Tientsin zurückzukehren; daß er sich nicht, auf der Reise nach der Heimat via Shanghai befindlich, eingeschifft habe, gehe auch aus der Aussage des von ihm als boy engagierten Chinesen hervor. Da demnach durchaus kein Bedürfnis vorgelegen habe, weshalb er eine so große Menge privaten Geldes bei sich habe führen sollen, so sei die Annahme, daß das Geld ein Teil der nach Port Arthur zu

befördernden, dem Kriegsbedarf dienenden 400000 Rubel gewesen sei, gerechtfertigt.

Selbst wenn man aber dem Reklamanten darin nachgebe, daß das Geld sein Privateigentum sei, so sei es doch, wie oben dargetan, als Ladung anzusehen und müsse als solche, weil es nicht bezweifelt werden könne, daß der Reklamant von dem beabsichtigten Blockadebruch Kenntnis gehabt habe, mit Recht eingezogen werden.

Der Reklamant bringe vor: daß er nach Tschifu habe gehen wollen, gehe aus seinem Fahrschein hervor usw. Wenn man aber einmal annehme, daß die „Fuping“ wirklich nach Tschifu habe reisen wollen, so sei auch kein Stück der Ladung Konterbande. Das wisse jeder gewöhnliche Mensch, von dem russischen Konsul und dem Reklamanten, einem russischen Militär, nicht zu reden. Wenn demnach die Ladung keine Konterbande sei und die Absicht des Blockadebruchs nicht vorgelegen habe, weshalb solle dann wohl der russische Konsul in Tientsin Auftrag gegeben haben, daß die „Fuping“, wenn sie auf japanische Kriegsschiffe stieße, mit ihrer Ladung verbrannt werden sollte, und weshalb sollte der Reklamant diesem Auftrag Folge geleistet haben? Deute nicht vielmehr das ganze Vorgehen des Reklamanten darauf hin, daß er von seiner Einschiffung auf die „Fuping“ an sehr wohl gewußt habe, daß das Schiff die Blockade habe brechen und nach Port Arthur gehen sollen?

Wenn der Reklamant das Urteil des vorliegenden Falles, in dem der Blockadebruch klar erwiesen sei, mit der bei Schiffen, welche zum Blockadebruch oder zum Konterbandetransport verwendet würden, üblichen Vorgabe angreife, daß das Schiff nach einem in der Nähe gelegenen neutralen Hafen bestimmt sei, so sei das eine ohne weitere Worte haltlose Behauptung.

Da die Berufung nach dem oben Gesagten in allen Punkten unbegründet sei, so müsse sie abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist unbestritten, daß der Dampfer „Fuping“ die Blockade von Port Arthur gebrochen hat, um Kriegsbedarfsartikel nach dort zu befördern, und daß er auf dieser Reise aufgebracht worden ist.

Der Reklamant behauptet freilich, daß er sich, auf der Rückkehr in die Heimat begriffen, als Fahrgast von Tientsin nach Tschifu auf dem Dampfer eingeschifft und nicht die Absicht gehabt habe, nach Port Arthur zu gehen. Während aber die „Fuping“ vorhatte, die Blockade von Port Arthur zu brechen, konnte sie keine gewöhnlichen Fahrgäste sich einschiffen lassen, noch konnte der Reklamant sich als solcher einschiffen.

In einem an „George“ gerichteten Brief des Kapitäns heißt es:

Auf meinem Schiff befindet sich ein russischer Offizier, der

> Briefe für Port Arthur und 400 000 Rubel bei sich hat.......
> Derselbe hat sich vorgenommen, damit das Schiff und die auf ihm verladenen Kriegsbedarfsartikel nicht aufgebracht werden, das Schiff zu sprengen, und er wird sich nicht beruhigen, wenn er das nicht auch wirklich ausführt.........

Nach dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns hat derselbe gesagt, der Offizier habe drei große Handkoffer als Handgepäck mitgebracht. Er habe in Tongku gehört, daß derselbe eine große Menge Rubel bei sich führe. Der Offizier heiße Eckardt. Auch der Obermaschinist hat nach seinem Vernehmungsprotokoll zu urteilen, von jemandem gehört, daß der Offizier eine große Menge Rubel bei sich habe. Auch der Reklamant selber hat bei seiner Vernehmung durch den mit dem Fall beauftragten Rat des Prisengerichts ausgesagt, der russische Konsul in Tientsin habe ihm zwei in Matten verpackte Pakete anvertraut und ihm Order gegeben, dieselben im Falle einer Begegnung mit japanischen Kriegsschiffen irgendwie zu verbrennen und auch die ganze Ladung zu verbrennen. Wenn die Aufbringung nicht so schnell vor sich gegangen wäre, so habe er beabsichtigt gehabt, das Schiff ganz zu verbrennen.

Aus allem diesen geht hervor, daß der Reklamant eine große Menge amtlichen russischen Geldes bei sich geführt und sich in besonderem Auftrag auf der „Fuping“ eingeschifft hat, um nach Port Arthur zu fahren, nicht aber, um als gewöhnlicher Passagier nach Tschifu zu gehen.

Der Reklamant behauptet, er habe den Auftrag von dem russischen Konsul in Tientsin erst nach seiner Einschiffung schriftlich erhalten. Vor der Einschiffung habe er davon nichts gewußt. Das Verbrennen der ganzen Ladung eines Schiffes und das Sprengen sogar auch des Schiffes selbst würde aber gehöriger Vorbereitung bedurft haben und hätte sich nicht nach der Einschiffung plötzlich anordnen lassen. Auch würde man dem Reklamanten, wenn er ein gewöhnlicher Passagier wäre, eine solche Aufgabe nicht anvertrauen. Der Reklamant würde auch nicht den Wunsch haben, einen solchen Auftrag auszuführen.

Wenn der Reklamant auch aus seinem Billet und seinem Gespräch mit dem boy und dem Kapitän beweisen will, daß er, auf der Heimreise begriffen, nach Tschifu fahren wollte, so ist dies, wenn es nicht überhaupt eins der gebräuchlichen Mittel, sein Ziel zu verheimlichen, gewesen ist, nur eine Aussage des Reklamanten gewesen, die man nicht als Beweis ansehen kann.

Der Reklamant hat demnach Schriftstücke und eine große Menge russisches Papiergeld bei sich gehabt, um es nach Port Arthur zu befördern. Es hatte sich eingeschifft mit der Aufgabe, wenn dieser mögliche Fall eintreten sollte, dieselben zusammen mit der übrigen Ladung der Aufbringung durch die japanische Marine zu entziehen, indem er je

nach den Verhältnissen handelte. Es ist daher kein grundloses Vorurteil, wenn man annimmt, daß die zur Verhandlung stehenden 67 000 Rubel zusammen mit den beiden ins Wasser geworfenen Paketen die 400 000 Rubel gewesen sind, von denen der Kapitän in seiner Aussage spricht.

Der Reklamant behauptet, daß die ihm von dem russischen Konsul in Tientsin anvertrauten, in Matten gepackten Pakete für den russischen Konsul in Tschifu bestimmt und kein Papiergeld gewesen seien. Wenn diese Aussage richtig wäre, so würde keine Notwendigkeit vorgelegen haben, dem Reklamanten aufzutragen, die Pakete im Falle, daß man auf japanische Kriegsschiffe treffen solle, zu verbrennen.

Da es ferner daraus allein, daß der Auftrag gegeben wurde, die Ladung zu verbrennen, offenbar ist, daß es bekannt war, daß die „Fuping" die Blockade brechen sollte, so ist der Grund durchaus unverständlich, weshalb einem Schiff, das einer solchen gefährlichen Reise entgegenging, die in Matten verpackten Pakete für Tschifu hätten mitgegeben werden sollen.

Selbst wenn man einmal annimmt, die zur Verhandlung stehenden 67 000 Rubel seien verschieden von den in der Aussage des Kapitäns erwähnten 400 000 Rubeln, so sind sie doch Ladung eines Blockadebrechers gewesen, und daß sie in Kenntnis der Sachlage verschifft worden sind, wird daraus klar, daß der Reklamant die Absicht gehabt hat, die ganze Schiffsladung zu verbrennen, wenn, wie möglich, die Notwendigkeit eintreten sollte. Daher muß das Geld, gleichviel ob es Regierungsgeld oder Privatgeld war, mit Recht der Wegnahme verfallen.

Der Reklamant wünscht mit der Begründung, daß das zur Verhandlung stehende Papiergeld in seinem eigenen Koffer gewesen sei, zu beweisen, daß es zu dem in seinem Privateigentum stehenden Handgepäck gehört habe. Da aber der Reklamant die Reise unternommen hat, um nach einem blockierten Hafen eine große Menge amtlicher Gelder zu schaffen, so kann lediglich die Tatsache, daß diese Gelder in dem Koffer des Reklamanten verpackt gewesen sind, nicht beweisen, daß das Geld keine Ladung und kein amtliches Geld ist.

Der Reklamant behauptet, die Zeugnisse Ogorodnikoff's und des Leutnants Reutlinger betreffend die Herkunft des zur Verhandlung stehenden Geldes stimmten überein. Wenn trotzdem das Urteil erster Instanz dieselben nicht anerkannt habe, so sei das ungerecht. Der Reklamant hat aber über die Herkunft der 67 000 Rubel bei seiner Vernehmung durch den mit dem Fall beauftragten Rat des Prisengerichts erster Instanz gesagt, daß 30 000 Rubel davon ihm von dem Kaufmann Wassilieff in Wladiwostok geschickt worden seien; daß er ungefähr 4000 Rubel von Liaoyang mitgebracht; und die übrigen 33 000 Rubel für Eisenbahnlieferungen erhalten habe.

Ogorodnikoff hat aber dagegen gesagt, daß der Theaterbesitzer Galetzki in Wladiwostok die ganze Summe von 67000 Rubeln im Auftrag des Unternehmers des Theaterbaues Wassilieff durch Vermittlung von dessen Stellvertreter Pawlowitsch an den Partner Wassilieffs, den Reklamanten, geschickt habe. Während der Reklamant behauptet, 33000 Rubel von Ogorodnikoff erhalten zu haben, sagen Ogorodnikoff und Leutnant Reutlinger dagegen aus, daß Pawlowitsch, der Vertreter des Theaterbesitzers in Wladiwostok, das Geld selbst dem Reklamanten bezahlt habe. Alles dieses widerspricht sich so, daß man nichts davon glauben kann. Vielmehr beweisen die Aussagen des Reklamanten und der anderen dadurch, daß sie erdichtet sind, daß das zur Verhandlung stehende Papiergeld in Wahrheit nicht Privateigentum des Reklamanten ist.

Das Urteil erster Instanz ist daher nach dem oben Gesagten nicht, wie der Reklamant behauptet, rechtswidrig, sondern durchaus zutreffend, wenn es entschieden hat, daß das Geld als Eigentum der russischen Behörden, welches mit Bestimmung nach Port Arthur auf einem Blockadebrecher verschifft worden ist, eingezogen werden muß.

Der Reklamant bringt noch andere Punkte vor, es erscheint aber nicht notwendig, darauf im einzelnen noch einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 5. September 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften).

Reklamant: Samuel Harrison, Kapitän der „Nigretia", englischer Staatsangehöriger aus Westhartlepool in England.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte: Shigefuji Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi 33 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi 18.

In der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „Nigretia" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Nigretia" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Nigretia" steht im Eigentum der Firma Allan & Co. in Newcastle-on-Tyne in England, er

führt die englische Flagge und ist ein Handelsschiff, welches ausschließlich zum Gütertransport dient. Am 22. Oktober 1904 schloß der russische Staatsangehörige Alexander Serebrenik mit der Agentur der Firma Allan & Co., der Firma Möller & Co., einen Chartervertrag über das genannte Schiff ab und verlud 70 000 Kisten Petroleum auf demselben. Sodann veranlaßte er den Kommandanten des seiner Zeit von Port Arthur nach Tschifu entwichenen russischen Torpedoboots „Rastoropny", das sich selbst versenkte, Kapitänleutnant Paul Michaelowitsch Prehn, sich als einen Deutschen namens Friedrich Pilsener und den zur Besatzung dieses Torpedoboots gehörigen Leutnant zur See K. Valentinowitsch Schweleff sich als einen Deutschen namens Jean Gorschalky auszugeben. Diese beiden sowie der russische Kaufmann Serge Politika bezeichnete er als seine Faktoren bzw. Supercargos, gab jedem von ihnen einen Brief, in dem er sie mit der Erledigung der kaufmännischen Obliegenheiten betraute, und ließ sie sich auf der „Nigretia" einschiffen. Am 16. Dezember fuhr der Dampfer von Shanghai ab und wurde, als er in der Tsushima-Straße angelangt war, am 19. d. Mts., 2 Uhr nachmittags auf 35° 8' nördlicher Breite und 129° 50' östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tsushima" unter dem Verdacht, Kriegskonterbandepersonen zu befördern, aufgebracht.[1])

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Tsushima", Sento Buo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Nigretia", Samuel Harrison, des Kapitänleutnants Paul Michaelowitsch Prehn und des Leutnants zur See K. Valentinowitsch Schweleff von der russischen Marine, des russischen Kaufmanns Serge Politika, das Schiffszertifikat des genannten Dampfers, den Chartervertrag, das Konnossement und die Briefe, welche Alexander Serebrenik den drei Passagieren gegeben hatte.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe Prehn, Schweleff und Politika an Bord genommen, weil in dem Chartervertrag eine Bestimmung vorgesehen sei, nach welcher er verpflichtet sei, einen Supercargo und zwei Passagiere sich einschiffen zu lassen. Der Reklamant habe den Worten des Charterers durchaus Glauben geschenkt und Prehn und Schweleff für Deutsche gehalten. Diese beiden russischen Offiziere hätten keine Uniform angehabt, sich selbst als Deutsche ausgegeben und sich auf Deutsch unterhalten. Infolge dieser geschickten Verheimlichung ihres wahren Standes habe der Reklamant nicht geahnt, daß sie russische Offiziere seien, und da keinerlei Anzeichen vorlägen, welche

[1]) V. § 37,1.

zu der Annahme nötigten, daß der Reklamant darum gewußt habe, so könne ihm bezüglich der Einschiffung der beiden russischen Offiziere keinerlei Verschulden zugemessen werden.[2])

Da ferner die beiden russischen Offiziere bereits auf Eid von der chinesischen Regierung freigelassen seien, so hätten sie nicht mehr die Eigenschaften von Kombattanten und seien daher keine Konterbandepersonen.[3])

Aus diesen Gründen könnte das zur Verhandlung stehende Schiff nicht unter der Anschuldigung, Konterbandepersonen befördert zu haben, eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da Prehn und Schweleff russische Offiziere seien, so habe der zur Verhandlung stehende Dampfer zum Transport von Konterbandepersonen gedient und sei daher einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die modernen völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuche erkennen allgemein an, daß neutrale Schiffe, welche für einen kriegführenden Staat Kombattanten befördern, weil sie zur Beförderung von Konterbandepersonen dienen, einzuziehen sind, sofern nicht Beweis vorliegt, daß der Kapitän ohne sein Verschulden die Umstände nicht gekannt hat.

Es steht unzweifelhaft fest, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer „Nigretia" zwei russische Marineoffiziere nach Wladiwostok zu befördern versucht hat und demnach zum Transport von Konterbandepersonen gedient hat.

Mit Bezug auf die Einschiffung der russischen Marineoffiziere macht der Reklamant geltend, daß er nicht die geringste Kenntnis davon gehabt habe, daß dieselben Militärpersonen seien, auch treffe ihn bezüglich dieser Unkenntnis kein Verschulden. Alles dieses sei der Handlung des Charterers entsprungen, und das Schiff sei daher nicht einzuziehen. Es liegt aber keinerlei Beweis dafür vor, daß der Kapitän hiervon nichts gewußt hat. Selbst aber angenommen, er habe nicht darum gewußt, so könne man doch nicht behaupten, daß ihn kein Verschulden treffe, da er verantwortlicherweise den Worten des Charterers Glauben geschenkt und die Leute danach für Deutsche gehalten und an Bord genommen habe.

Ferner bringt der Reklamant vor, daß die russischen Offiziere bereits auf Eid von der chinesischen Regierung freigelassen seien. Demnach hätten sie nicht mehr die Eigenschaft von Kombattanten und seien keine Konterbandepersonen. Die Tatsache, daß sie der chinesischen Regierung Parole gegeben haben, hat aber auf ihren Stand als Kombattanten keinen Einfluß. Überdies geht daraus, daß sie ihren Stand

[2]) V. § 42,2. — [3]) V. § 11.

verleugnet und heimlich nach Wladiwostok, dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands, zu gelangen versucht haben, hervor, daß sie auch damals noch mit militärischen Geschäften zu tun hatten und im militärischen Dienst beschäftigt waren.

Da demnach das zur Verhandlung stehende Schiff zur Beförderung von Konterbandepersonen gedient hat, so kann es der Strafe der Einziehung nicht entgehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 17. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften).

Reklamant: Samuel Harrison, Kapitän des Dampfers „Nigretia“, aus Westhartlepool, England.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18 und Shigefuji Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi Nr. 33.

Am 17. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „Nigretia“, welcher am 19. Dezember 1904 auf 35° 18′ nördlicher Breite und 129° 50′ östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tsushima“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Nigretia“ erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant Samuel Harrison durch die Rechtsanwälte Hatakeyama Shigeaki und Shigefuji Tsurutaro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung der Vertreter der Reklamation Hatakeyama Shigeaki und Shigefuji Tsurutaro sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe des Dampfers „Nigretia“ beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Nigretia“ sei am 22. Oktober 1904 in Shanghai von dem russischen Staatsangehörigen Alexander Serebrenik gechartert und mit 70000 Kisten Petroleum befrachtet worden. Am 16. Dezember d. Js. sei es von Shanghai nach Wladiwostok abgefahren.

Es sei freilich wahr, daß der russische Kapitänleutnant Paul Michaelowitsch Prehn und der russische Leutnant zur See K. Valentinowitsch Schweleff an Bord der „Nigretia" genommen seien, doch seien sie für Deutsche namens Friedrich Pilsener und Jean Gorschalky gehalten worden. Auf Grund der in dem Chartervertrag enthaltenen Bestimmung, nach welcher ein Supercargo und zwei Passagiere mitzunehmen gewesen seien, sei am Tage vor der Abreise ein Auftrag erhalten worden, nach welchem zwei Leute als Supercargos an Bord zu nehmen gewesen seien. Am Tage der Abreise hätten sich die beiden Supercargos eingeschifft, und der Charterer Serebrenik habe dem Reklamanten gesagt, diese beiden seien zwei in seinem Dienste stehende Deutsche. Der Reklamant habe nichts bemerkt, was darauf hätte schließen lassen, daß die genannten beiden Mitreisenden russische Kombattanten seien, oder was sonst irgendwie zu Verdacht Anlaß hätte geben können. Diese Tatsachen ergäben sich klar aus den. Vernehmungsprotokollen des russischen Kapitänleutnants Paul Michaelowitsch Prehn und des Leutnants zur See K. Valentinowitsch Schweleff, einer Aussageschrift des Charterers Alexander Serebrenik, dem Chartervertrag und den Beweisdokumenten A 1 bis 3. Wenn demgegenüber das Gericht erster Instanz entschieden habe, daß der Reklamant sich des Transports von Konterbandepersonen schuldig gemacht habe, so habe er dabei einen unzutreffenden Tatbestand angenommen.

Das Urteil erster Instanz führe aus, daß

> kein Beweis dafür geliefert sei, daß der Kapitän nicht darum gewußt habe, daß die Mitreisenden Kombattanten seien. Selbst aber angenommen, er habe nicht davon gewußt, so könne man doch nicht behaupten, daß ihn kein Verschulden treffe, da er unverantwortlicherweise den Worten den Charterers Glauben geschenkt und die Leute danach für Deutsche gehalten und an Bord genommen habe.

Es sei aber ein allgemeiner Grundsatz der Beweislehre, daß eine Beweispflicht nur gegenüber positiven Behauptungen, nicht aber gegenüber negativen Behauptungen bestehe. Das gelte selbstverständlich auch für Fragen des öffentlichen Rechts. Selbst aber angenommen, daß es in einem Fall wie dem vorliegenden völkerrechtlich notwendig sei, den Beweis zu führen, so sei das mit dem oben Gesagten hinreichend geschehen.

Wenn ferner die Behauptung aufgestellt werden solle, daß der Reklamant um die fragliche Tatsache gewußt habe, so müsse die Beweislast hierfür dem obliegen, der die Behauptung aufstelle. Es sei daher durchaus im Widerspruch mit den Regeln des Beweisrechts, wenn ohne Vorbringung irgendwelchen Beweises willkürlich angenommen worden

sei, daß der Reklamant bei dem Transport der Kombattanten Mittäter gewesen sei.

2. Prehn und Schweleff seien Offiziere, die zu der Besatzung des russischen Torpedoboots „Rastoropny" gehört hätten. Danach scheine es freilich auf den ersten Blick unzweifelhaft, daß sie Konterbandepersonen seien. Da sie aber, ehe sie sich auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff eingeschifft hätten, auf Grund des der chinesischen Regierung geleisteten Eides, hinfort nicht am Kriege teilzunehmen, freigelassen worden seien, so hätten sie selbstverständlich ihre Eigenschaft als Kombattanten verloren. Die japanische Seeprisenordnung bezeichne als Kriegskonterbandepersonen[4]) feindliche Soldaten und andere Personen, welche befördert würden, um beim Feinde Kriegsdienste zu leisten. Wenn daher Personen in der Vergangenheit die Eigenschaft von feindlichen Kombattanten gehabt hätten, so könne man sie, wenn sie diese einmal vorhanden gewesene Eigenschaft verloren und ihre Absicht, an dem Kriege nicht teilzunehmen, durch einen Eid dargetan hätten, nicht als Kriegskonterbandepersonen ansehen. Wenn dem aber so sei, so könne es nicht bestritten werden, daß das Schiff, welches zu ihrer Beförderung gedient hätte, nicht eingezogen werden könne.

3. Selbst aber einmal angenommen, die genannten beiden Personen seien Kriegskonterbandepersonen, so könne doch das zur Verhandlung stehende Schiff nicht eingezogen werden. Denn der Grund, aus welchem Schiffe, die Konterbandepersonen beförderten, eingezogen würden, sei der, daß der Transport seinem Charakter nach nicht eine kommerzielle Handlung sei, sondern eine kriegerische Aktion, weil er eine Unterstützung einer der kriegführenden Parteien darstelle. Das Völkerrecht sehe hierin Ausübung eines Teils der Feindseligkeiten. In diesem Sinne stehe es daher vollkommen gleich, ob man von Kriegsdienst oder von Konterbandefahrt spreche. Daher müßten folgende Tatsachen klargestellt werden:

a) ob der Zweck der Reise des Schiffes der Transport der Konterbandepersonen gewesen sei;

b) ob der Reeder oder der Kapitän mit der feindlichen Regierung einen Vertrag gemacht habe, bzw. ob der Transport dem Willen der feindlichen Regierung entsprungen sei;

c) ob die fraglichen Personen in einer Eigenschaft eingeschifft worden seien, in welcher sie Kriegsdienste zu leisten hätten.

Daß der Zweck der Reise des zur Verhandlung stehenden Schiffes ein kaufmännischer gewesen sei, ergebe sich aus dem Chartervertrag, und auch die Tatsache, daß es Petroleum befördert habe, welches, wie bekannt, keine Konterbande sei,[5]) müsse es über jeden Verdacht er-

---

[4]) V. § 11. — [5]) Petroleum wurde erst im folgenden Jahre für Konterbande erklärt. Siehe III.

heben. Jedenfalls liege hierin keinerlei Beweis dafür, daß es den Feind zu unterstützen vorgehabt habe, so daß die Bedingung unter a) nicht erfüllt sei.

Das zur Verhandlung stehende Schiff habe den Transport unternommen lediglich im Auftrage einer einzigen Privatperson, der Firma Serebrenik. Es habe nie einen Vertrag mit der feindlichen Regierung abgeschlossen, und der Transport sei auch nicht dem Willen derselben entsprungen. Somit liege auch die Bedingung unter b) nicht vor.

Ferner habe der Kapitän keinerlei Verpflichtung gehabt, zu untersuchen, ob die Mitreisenden, welche Zivilkleider getragen hätten, Militärpersonen seien oder nicht, und da Prehn und Schweleff sich als Deutsche ausgegeben und in schlechter Kleidung an Bord gekommen seien, so habe er auf den ersten Blick nicht sehen können, daß sie Militärs seien. Demnach sei auch die Bedingung unter c) unerfüllt.

Da aus diesen Gründen das zur Verhandlung stehende Schiff sich des Transports von Kriegskonterbandepersonen nicht schuldig gemacht habe, so könne es nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Der Reklamant habe in keiner Weise bewiesen, daß er keine Kenntnis davon gehabt habe, daß die beiden Mitreisenden russische Marineoffiziere gewesen seien. Dagegen heiße es in den von dem Charterer an jeden der beiden Mitreisenden geschriebenen und von diesen bei ihrer Einschiffung dem Reklamanten übergebenen Briefes: „..... jetzt nicht leicht zu erhaltenden Gelegenheit..... wünsche Ihnen gute Rückkehr......". Das seien keine Worte, wie man sie gewöhnlich seinen Handelsangestellten gegenüber gebrauche. Wenn trotzdem der Reklamant einfach die Worte des Charterers für wahr genommen und die beiden als deutsche Faktoren des Charterers an Bord genommen habe, so könne man nicht sagen, daß ihn dabei kein Verschulden treffe.

2. Wenn auch Prehn und Schweleff der chinesischen Regierung Parole gegeben hätten, nicht wieder an dem Kriege teilzunehmen, und daraufhin freigelassen seien, so sei es doch selbstverständlich, daß sie dadurch ihren militärischen Stand nicht verloren hätten. Auch sei es unmöglich anzunehmen, daß sie ihrem Eide entsprechend nicht wieder am Kriege teilgenommen haben würden, vielmehr müsse angenommen werden, daß sie unter Verletzung ihres Eides im Begriff gewesen seien zu entweichen, um wieder in den Krieg zu gehen. Denn sie hätten sich nach Wladiwostok begeben, welches zur Zeit der einzige Stützpunkt der russischen Flotte im Osten sei. Dabei hätten sie ihre Nationalität, ihren Namen und ihren Stand verleugnet und sich als neutrale Handelspersonen ausgegeben. Das sei ausreichend, um ihre

böse Absicht darzutun. Hierzu komme auch noch, daß der Charterer Serebrenik und der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes bei dem Betrug mitgewirkt hätten. Das sei eine Tatsache, die durch die Bestimmung in dem Artikel 16 des Chartervertrags, durch die Briefe Serebrenik's an die beiden in Frage stehenden Personen, in welchen er ihnen die Sorge für die Ladung anvertraute, und die Aussage des Kapitäns im Prisengericht erster Instanz gegenüber dem mit dem Fall beauftragten Rat klargestellt sei.

3. Ein Transport von Kriegskonterbandepersonen, d. h. ein Neutralitätsbruch, sei nicht notwendigerweise von der Bedingung abhängig, daß ein Vertrag mit der feindlichen Regierung abgeschlossen sei oder daß dem Transport der Wille derselben zugrunde liege.

Es gebe viele Präcedenzen dafür, daß Reeder, Charterer und Kapitäne sich dadurch, daß sie Kriegskonterbandepersonen oder Dokumente in bösem Glauben beförderten, schuldig machten. Der Reklamant behaupte freilich, daß

> den Kapitän kein Verschulden treffe, da Prehn und der andere in Zivilkleidung an Bord gekommen seien.

Das möge richtig sein für gewöhnliche Schiffe, welche als regelmäßige Schiffe zum Passagiertransport dienten, könne aber nicht zutreffen auf den vorliegenden Fall eines Frachtdampfers, der nach dem Kriegshafen einer kriegführenden Macht gefahren sei.

Kurz, bezüglich Konterbandetransports könnten neutrale Staatsangehörige, welche einen solchen unternähmen, unbekümmert, ob sie darum gewußt oder ob sie die Handlung unter Bedrohung und gegen ihren eigenen Willen ausgeführt hätten, der Verantwortung dafür nicht entgehen. Um so weniger sei dies möglich in dem vorliegenden Falle, wo der Charterer, der Kapitän und die entweichenden Kombattanten in Gemeinschaft gehandelt hätten.

Aus diesen Gründen sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Negretia" hat die beiden russischen Marineoffiziere, den Kapitänleutnant Prehn und den Leutnant zur See Schweleff an Bord genommen, eine Ladung von 70 000 Kisten Petroleum geladen und ist von Shanghai nach Wladiwostok abgefahren.

Der Reklamant behauptet, daß die beiden genannten Personen auf Grund eines der chinesischen Regierung geleisteten Eides, hinfort keinen Kriegsdienst zu leisten, freigelassen worden seien. Dadurch hätten sie selbstverständlich die Eigenschaft von Kombattanten verloren und seien keine Kriegskonterbandepersonen. Dadurch, daß sie den Eid geleistet und freigelassen sind, haben sie aber keineswegs ihre Eigenschaft als Militärpersonen verloren. Auch steht es nicht unbedingt fest, daß

sie, wenn sie auch den Eid geleistet haben, diesen nicht verletzen würden. Die genannten beiden Personen haben nun ihre Nationalität und ihren Namen verleugnet, ihren Stand als feindliche Militärs verheimlicht, und versucht, heimlich nach einem feindlichen Kriegshafen zu gelangen. Wenn man dieses Verhalten betrachtet, so wird es offenbar, daß sie noch mit militärischen Geschäften zu tun hatten und beabsichtigten, wieder militärischen Dienst zu leisten. Es steht daher über jedem Zweifel, daß sie Konterbandepersonen sind.

Der Charterer des zur Verhandlung stehenden Dampfers, die Firma Serebrenik, hat die genannten russischen Militärpersonen bei ihrer Einschiffung sich als die Deutschen Pilsener und Gorschalky ausgeben lassen und hat ihnen Briefe gegeben, nach welchen er sie mit der Beaufsichtigung bei der Löschung der Ladung und der Begleichung der Rechnung beauftragte. Er hat sie auf diese Weise als seine eigenen Handelsangestellten vorgegeben und sie ihren Stand als feindliche Militärpersonen verheimlichen lassen. Diese Tatsachen werden hinreichend klargestellt durch die erstinstanzlichen Vernehmungsprotokolle des auf dem Schiff mitreisenden Politika, der obengenannten Prehn und Schweleff sowie des Kapitäns des zur Verhandlung stehenden Schiffes, durch die Briefe Serebrenik's an Prehn und Schweleff und den Chartervertrag.

Nach allem diesen muß angenommen werden, daß der Zweck der Reise des Schiffes der Transport von Kriegskonterbandepersonen war. Es ist aber völkerrechtlich anerkannt, daß Schiffe, deren Reisezweck der Transport von Konterbandepersonen ist, eingezogen werden können.[6]) Überdies läßt sich aus den obengenannten Beweisdokumenten entnehmen, daß der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes gewußt hat, daß die beiden genannten Personen russische Militärs waren.

Da hiernach das Schiff der Einziehung nicht entgehen kann, so ist es zutreffend gewesen, daß das Gericht erster Instanz auf Einziehung desselben erkannt hat.

Es erübrigt sich demnach, auf die einzelnen Berufungspunkte noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 2. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften).

---

[6]) V. § 42,2.

Reklamant: Alexander Serebrenik, russischer Kaufmann, wohnhaft in Shanghai, Range Road Nr. 25.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Shigefuji Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi Nr. 33 und Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18.

In der Prisensache betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Nigretia" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Nigretia" verschifften 70 000 Kisten Petroleum werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 70 000 Kisten Petroleum sind von dem Reklamanten Alexander Serebrenik in Shanghai, China, auf dem Dampfer „Nigretia" verschifft und am 16. Dezember 1904 nach Wladiwostok in Rußland abgesandt worden. Der Reklamant veranlaßte den Kommandanten des seiner Zeit von Port Arthur nach Tschifu entwichenen russischen Torpedoboots „Rastoropny", das sich selbst versenkte, Kapitänleutnant Paul Michaelowitsch Prehn, sich als einen Deutschen namens Friedrich Pilsener und den zu der Besatzung dieses Torpedoboots gehörigen Leutnant zur See K. Valentinowitsch Schweleff sich als einen Deutschen namens Jean Gorschalky auszugeben. Diese beiden sowie den russischen Kaufmann Serge Politika bezeichnete er als seine Faktoren bzw. Supercargos, gab jedem von ihnen einen Brief, in dem er sie mit der Erledigung der kaufmännischen Obliegenheiten betraute und ließ sie sich auf der „Nigretia" einschiffen.

Die genannte Ladung wurde am 19. Dezember 1904, 2 Uhr nachmittags auf 35° 8' nördlicher Breite und 129° 50' östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tsushima", als das genannte Schiff unter dem Verdacht, Konterbandepersonen zu befördern, aufgebracht wurde, gleichzeitig beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten der „Tsushima", Sento Buo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Nigretia", Samuel Harrison, des Kapitänleutnants Paul Michaelowitsch Prehn und des Leutnants zur See K. Valentinowitsch Schweleff von der russischen Marine, des russischen Kaufmanns Serge Politika, das Schiffszertifikat des genannten Dampfers, den Chartervertrag, das Konnossement und die Briefe, welche Alexander Serebrenik den drei Passagieren gegeben hatte.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung von Petroleum sei keine Kriegskonterbande[1]) und könne, obwohl im Eigentum eines feindlichen Staatsangehörigen stehend, weil auf neutralem Schiffe befindlich und nicht nach einem blockierten Hafen bestimmt, nicht von einer kriegführenden Macht beschlagnahmt werden. Daher sei sie freizulassen.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Der Reklamant habe zwei russische Marineoffiziere fälschlich als seinen Faktor und Supercargo ausgegeben und versucht, sie nach feindlichem Gebiet zu befördern. Da er sich daher einer Beförderung von Konterbandepersonen schuldig gemacht habe, so sei die ihm gehörige zur Verhandlung stehende Ladung einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist ein Grundsatz des modernen Völkerrechts, daß Schiffe, welche zum Konterbandetransport[2]) gedient haben, zur Strafe eingezogen werden und daß die Ladungsgüter von Ladungseigentümern, welche bei diesem Transport mit beteiligt gewesen sind, gleichfalls eingezogen werden.

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist von dem Reklamanten Alexander Serebrenik auf dem Dampfer „Nigretia“ verschifft worden. Der Reklamant hat ferner zwei russische Marineoffiziere als seinen Faktor beziehungsweise Supercargo ausgegeben und versucht, sie nach Wladiwostok in Rußland zu schaffen. Serebrenik hat diesen Konterbandetransport tatsächlich selbst unternommen und ausgeführt. Daher ist die ihm gehörige Ladung, gleichgültig, ob sie Konterbande ist oder nicht, einzuziehen.[3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 17. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften).

---

[1]) Petroleum wurde erst im folgenden Jahre für Konterbande erklärt. Siehe III.

[2]) Gemeint ist hier ein Transport von uneigentlicher Konterbande, in diesem Falle Militärpersonen.

[3]) Dieser Fall findet in der japanischen Seeprisenordnuog keine Deckung.

Reklamant: Alexander Serebrenik, russischer Staatsangehöriger, wohnhaft in Shanghai, China, Range Road Nr. 25.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Hatakeyama Shigeaki, Nagasaki, Hiradomachi Nr. 18 und Shigefuji Tsurotaro, Nagasaki, Hikijimachi Nr. 33.

Am 17. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Nigretia“, welcher am 19. Dezember 1904 auf 35° 18′ nördlicher Breite und 129° 50′ östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tsushima“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der auf dem Dampfer „Nigretia“ verschifften 70 000 Kisten Petroleum erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant Alexander Serebrenik durch die Rechtsanwälte Hatakeyama Shigeaki und Shigefuji Tsurutaro die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation Hatakeyama Shigeaki und Shigefuji Tsurutaro sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der Ladung des Dampfers „Nigretia“ von 70 000 Kisten Petroleum beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Reklamant habe im November 1904 sein Hauptgeschäft in Harbin und eine Filiale in Wladiwostok gehabt. Er habe mit dem Prokuristen Heiman des russischen Kaufmanns A. L. Kivotovsky einen Vertrag über Verkauf von 150 000 Kisten Petroleum abgeschlossen. Diese habe er in Shanghai eingekauft und Vorbereitungen getroffen, sie auf dem Dampfer „Nordpol“ zu verschiffen. Da aber der Dampfer eine Bescheinigung über Ladefähigkeit von mehr als 90 000 Kisten nicht gehabt hätte, so habe er diese Menge verschifft und die übrigen 60 000 Kisten und weitere 10 000 Kisten, die er zu verkaufen beabsichtigt gehabt habe, zusammen auf dem Dampfer „Nigretia“ verladen und am 16. Dezember desselben Jahres abgesandt.

Er habe den russischen Kapitänleutnant Paul Michaelowitsch Prehn für den Deutschen Friedrich Pilsener und den Leutnant zur See K. Valentinowitsch Schweleff für den Deutschen Jean Gorschalky gehalten, und es sei wahr, daß er sie zur Erledigung kaufmännischer Obliegenheiten sich auf der „Nigretia“ habe einschiffen lassen. Daß sie Marineoffiziere seien, habe er nicht im geringsten geahnt. Dies gehe auch hervor aus den Vernehmungsprotokollen des Kapitäns der „Nigretia“, Samuel Harrison, der genannten Prehn und Schweleff, aus dem Chartervertrag und den Beweisstücken A 1 bis 3.

Wenn das Urteil erster Instanz daher entschieden habe, daß der Reklamant die beiden russischen Marineoffiziere fälschlich als seinen Faktor und Supercargo ausgegeben und versucht habe, sie nach Rußland zu befördern, und daß er demnach einen Konterbandetransport vorgehabt und in Ausführung gesetzt habe, so sei dies eine völlig falsche Auffassung des Tatbestandes.

Außerdem sei die Entscheidung, daß, wenn der Ladungseigentümer an dem Konterbandetransport Anteil gehabt habe, die Ladung einzuziehen sei, eine unzutreffende Auslegung des Konterbandetransports, welche die Grenzen derselben erweitere. Denn in Fällen von Konterbandetransport und in solchen, wo Güter, d. h. Konterbandegüter, an Bord seien, sei der Rechtsgrund für die Einziehung ganz verschieden. Im letzteren Falle herrschte der Grundsatz, daß die Einziehung sich vorzugsweise gegen die Ladung richte, nicht aber sich auf das Schiff erstrecke; im ersteren Falle dagegen gelte die Regel, daß sie das Schiff treffe, die Ladung dagegen verschone. Daß ausnahmsweise Konterbandefahrt[4]) die Folge habe, daß ihr feindseliger Charakter auch auf die Ladung übergehe und daß diese zusammen mit dem Schiff eingezogen werde, beschränke sich auf die Fälle, wo der Eigentümer des Schiffes und der Ladung ein und dieselbe Person sei. Dies sei nicht nur allgemeine völkerrechtliche Praxis, auch die japanische Seeprisenordnung[5]) scheine vielmehr in §§ 42, Absatz 2, 46 und 47 diesen Standpunkt einzunehmen. In einem Falle aber wie dem vorliegenden, wo der Reeder und der Kapitän des Schiffes von dem Eigentümer der Ladung verschieden seien, sei es ganz klar, daß die obengenannte Erweiterung nicht platzgreifen könne.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Mizukami Chojiro vom Prisengericht zu Sasebo sind folgende:

1. Der Reklamant behaupte, daß

> er freilich zur Aufsicht über das auf dem Dampfer „Nigretia“ verladene Petroleum und zur Erledigung anderer Obliegenheiten die beiden Deutschen Friedrich Pilsener und Jean Gorschalky an Bord geschickt habe, daß er aber nicht im geringsten geahnt habe, daß dieselben russische Marineoffiziere gewesen seien.

Es sei aber selbstverständlich, daß jemand, der einen anderen mit seinen kaufmännischen Angelegenheiten betraue, diesen gut kennen und hinreichendes Vertrauen zu ihm haben müsse, und niemand würde so unvernünftig sein, jemanden zu engagieren, von dem er nicht einmal den Namen, die Nationalität und den Stand kenne. Wenn man

---

[4]) Der Ausdruck ist ungeschickt gewählt; es müßte heißen Quasikonterbandetransport.

[5]) V. ·

dagegen erwäge, daß der Reklamant jeder der genannten beiden Personen ausdrücklich einen Brief geschickt habe und daß es darin heiße: „..... jetzt nicht leicht zu erhaltenden Gelegenheit...... wünsche Ihnen gute Rückkehr.....", so sei es offenbar, daß der Reklamant gewußt habe, daß die beiden russische Marineoffiziere seien und daß er sie unter der Vorgabe, sie seien sein Faktor und Supercargo, nach Wladiwostok zu schaffen beabsichtigt habe.

2. Der Reklamant sage,

> wenn auch im Falle von Konterbandetransport[6]) die Strafe der Einziehung sich für das Schiff nicht umgehen lasse, so sei doch die Einziehung der Ladung eine Verletzung der völkerrechtlichen Prinzipien.

Es sei aber völkerrechtlicher Grundsatz, daß Schiffe, welche zum Kriegskonterbandetransport gedient hätten, mit Einziehung bestraft würden und daß, wenn Ladungseigentümer an diesem Transport beteiligt seien, auch deren Ladung einzuziehen sei. Da aber, wie im vorigen Punkte dargetan, der Reklamant zwei russische Marineoffiziere als gewöhnliche Kaufleute ausgegeben, dieselben nach Wladiwostok zu schaffen unternommen und dies in Ausführung gesetzt habe, so sei es klar, daß er an dem Konterbandetransport teilgenommen habe, und es sei selbstverständlich, daß die ihm gehörige Ladung dem Schicksal der Einziehung verfallen müsse.

Aus diesen Gründen sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der in Frage stehende Dampfer „Nigretia" hat die beiden russischen Marineoffiziere, den Kapitänleutnant Prehn und den Leutnant zur See Schweleff an Bord genommen, eine Ladung von 70 000 Kisten Petroleum geladen und ist von Shanghai nach Wladiwostok abgefahren. Der Charterer des Schiffes, die Firma Serebrenik, hat die genannten russischen Militärpersonen bei ihrer Einschiffung sich als die Deutschen Pilsener und Gorschalky ausgeben lassen und hat ihnen Briefe gegeben, nach welchen er sie mit der Beaufsichtigung bei der Löschung der Ladung und der Begleichung der Rechnung beauftragte. Er hat sie auf diese Weise als seine eigenen Handelsangestellten vorgegeben und sie ihren Stand als feindliche Militärpersonen verheimlichen lassen. Diese Tatsachen werden hinreichend klargestellt durch die erstinstanzlichen Vernehmungsprotokolle des auf dem Schiff mitreisenden Politika, der oben genannten Prehn und Schweleff, sowie des Kapitäns des Schiffes, durch die Briefe Serebrenik's an Prehn und Schweleff und den Chartervertrag.

Nach allem diesen muß angenommen werden, daß der Zweck der

[6]) Der Reklamant meint mit dem gewählten Ausdruck den Quasikonterbandetransport. Vgl. Anm. 4.

Reise des Schiffes der Transport von Kriegskonterbandepersonen war Es ist aber völkerrechtlich anerkannt, daß Ladung, welche einer Person gehört, die ein Schiff zum Transport von Kriegskonterbandepersonen bereitstellt,[7]) soweit sie sich an Bord dieses Schiffes befindet, eingezogen werden kann. Es ist daher durchaus rechtmäßig, wenn im Urteil erster Instanz auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Ladung erkannt worden ist, und die Berufung ist unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 2. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Mitsu Bishi-Kommanditgesellschaft Tokio, Kojimachiku Yayesucho Ichome Nr. 1, Geschäftsführer und gesetzlicher Vertreter Iwasaki Hisaya.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takaki Toyozo und Nakamura Tokujuro, Tokio, Kojimachiku Uchisaiwaicho Ichome Nr. 3.

In der Reklamation betreffend ein Vorzugsrecht an dem englischen Dampfer „Nigretia" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Reklamant habe den englischen Dampfer „Nigretia" vom 14. April bis zum 24. Oktober 1904 gechartert gehabt. Am 19. Oktober d. Js. sei der Dampfer etwa 65 Seemeilen aufwärts in dem Unterlauf des Kiu Kiang in China, bei Tonglin Pagoda auf eine Sandbank aufgelaufen. Reklamant habe die Hilfeleistung ausgeführt und darauf Yen 4379,57 verwandt. Da dies allgemeine Havariekosten seien, so stehe dem Reklamanten an dem Schiffe ein Vorzugsrecht für die genannte Summe zu. Das Schiff sei dann aber nach Ablauf der Charterfrist des Reklamanten am 19. Dezember d. Js. auf 35° 18' nördlicher Breite und 129° 50' östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegs-

---

[7]) Analoge Erweiterung des „Eigentümers" des § 42,2 der Seeprisenordnung (V) auf den Charterer.

schiff „Tsushima“ aufgebracht worden. Reklamant sei an den Umständen, welche zu der Aufbringung geführt hätten, nicht interessiert, es stehe ihm aber an dem Schiff ein dingliches Recht, nämlich, wie oben dargetan, ein Vorzugsrecht zu, welches er jedem dritten entgegensetzen könne. Daher müsse jemand, der später Rechte an dem Schiffe erwürbe, unbedingt seine Rechte anerkennen. Das stehe nach privatrechtlichen Begriffen völlig außer Zweifel, aber es stehe nichts im Wege, auch eine öffentlich-rechtliche Beziehung, wie sie eine prisenrechtliche Wegnahme schaffe, in gleicher Weise zu beurteilen. Das moderne Völkerrecht entwickele sich dahin, die Rechte privater Personen in weitestem Maße zu respektieren. Wenn daher die jetzige japanische Prisengerichtsordnung[1]) im § 16 Absatz 2 ganz allgemein Personen, die an der Prise ein Interesse hätten, ein Reklamationsrecht zuerkenne, und dies nicht nur auf Personen, denen Eigentumsrechte zuständen, beschränke, so müsse auch das in dem vorliegenden Falle geltend gemachte Vorzugsrecht nach Maßgabe der genannten Bestimmung geschützt werden.

Das genannte Vorzugsrecht sei ein dingliches Recht, welches von Gesetzes wegen zufalle, nicht aber wie ein Pfandrecht willkürlich durch Vertrag erteilt werde. Da also falsche Angaben hierüber nicht möglich seien, so habe es ganz besonders Anspruch auf Schutz. Auch werde durch diesen Schutz das Recht auf die Prise nicht im geringsten verletzt.

Es werde daher ein Urteil erbeten, in welchem ausgesprochen würde, daß der Reklamant an der „Nigretia“ ein Vorzugsrecht für Yen 4379,57 Hilfskosten habe.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Der Reklamant habe kein rechtliches Interesse an dem in Frage stehenden Schiffe. Selbst aber angenommen, er habe dies Interesse, so beziehe sich die Reklamation nicht auf Einziehung bzw. Freigabe des Schiffes, und es stehe dem Prisengericht nicht zu, über einen Antrag auf Festsetzung eines Vorzugsrechts wegen eines Anspruchs an dem Schiffe eine Entscheidung zu treffen. Daher sei die Reklamation abzuweisen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn auch der Reklamant für den Dampfer „Nigretia“ Yen 4397,57 als Hilfskosten bezahlt hat, so erkennen doch unsere gesetzlichen Bestimmungen in ihrem Wortlaut Vorzugsrechte an Prisen nicht an. Auch das Völkerrecht erachtet das Recht des Kaptors an einer Prise als ein absolutes Recht, dem gegenüber dritte weder dingliche noch Forderungsrechte geltend machen können.

Die Vertreter der Reklamation behaupten, die Bestimmung des

[1]) IV.

Absatzes 2, § 16 der Prisengerichtsordnung beschränke das Recht der Reklamation nicht auf den Eigentümer, sondern auch ein Vorzugsrecht müsse nach dieser Bestimmung Schutz erhalten.

Wenn aber auch die Befugnis, eine Reklamation zu erheben, sich nicht nur auf den Eigentümer beschränkt, so kann doch der Reklamant keinen Schutz für ein Vorzugsrecht an einer Prise erhalten. Daher ist der Antrag der Vertreter der Reklamation auf Festsetzung eines Vorzugsrechts an dem Schiffe unbegründet.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 17. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Mitsu Bishi-Kommanditgesellschaft, Tokio, Kojimachiku Yayesucho Ichome Nr. 1, Geschäftsführer und gesetzlicher Vertreter Iwasaki Hisaya.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Takaki Toyozo und Nakamura Tokujuro, Tokio, Kojimachiku Uchisaiwaicho Ichome Nr. 3.

Am 17. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo über eine Reklamation betreffend Feststellung eines Vorzugsrechts an dem englischen Dampfer „Nigretia“, welcher am 19. Dezember 1904 auf 35° 18′ nördlicher Breite und 129° 50′ östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tsushima“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Abweisung der Reklamation erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, der gesetzliche Vertreter der Mitsu Bishi-Kommanditgesellschaft, Iwasaki Hisaya, durch die Rechtsanwälte Takaki Toyozo und Nakamura Tokujuro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation Takaki Toyozo und Nakamura Tokujuro sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Festsetzung des Vorzugsrechts für Yen 4375,57 Hilfskosten an dem Dampfer „Nigretia“ beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

In einem Falle, wo wie der Reklamant es vorbringe, ein Vorzugsrecht an einem beschlagnahmten Schiff zuständig sei, sei der Hauptpunkt der, ob er es geltend machen könne oder nicht.

Das Gericht erster Instanz habe entschieden, daß

> unsere gesetzlichen Bestimmungen in ihrem Wortlaut Vorzugsrechte an Prisen nicht anerkennten. Auch das Völkerrecht erachte das Recht des Kaptors an einer Prise als ein absolutes Recht, dem gegenüber dritte weder dingliche noch Forderungsrechte geltend machen könnten.

In der Prisengerichtsordnung heiße es indes im § 16:[2])

> Wenn der Staatsanwalt in seinem Schriftsatz geltend mache, daß eine Entscheidung auf Einziehung abzugeben sei, oder wenn das Prisengericht sich der Ansicht des Staatsanwalts, daß die Prise sofort freizulassen sei, nicht anschließe, habe das Prisengericht das Bekanntmachungsverfahren vorzunehmen.
>
> In der Bekanntmachung des vorigen Absatzes seien die Interessenten darüber zu unterrichten, daß sie innerhalb einer Frist von dreißig Tagen, vom Tage nach der Bekanntmachung an gerechnet, schriftlich reklamieren könnten usw.

Darin sei also anerkannt, daß ganz allgemein Personen, welche bei einer Entscheidung über Wegnahme einer Prise interessiert seien, das Recht der Reklamation zustehe. Daß das, was als „Interesse“ bezeichnet sei, sich nicht auf das des Eigentümers beschränke, gehe aus der Fassung der Bestimmung von selbst hervor. Auch ergebe sich daraus, daß es nicht in Zweifel gezogen werden könne, daß eine Person, welcher ein Vorzugsrecht zustehe, damit auch ein Interesse besitze, ganz klar, daß der Reklamant unter die „Interessenten“ des genannten Paragraphen falle. Wenn dies der Sinn dieser Bestimmung sei und trotzdem in der Weise argumentiert werde, daß dem Wortlaut nach ein Vorzugsrecht nicht anerkannt, sei, so heiße das, die gesetzgeberische Idee zunichte machen, welche mit dem Ausdruck „Interessenten“ einen weiten Begriff gewählt habe. Willkürlich diesen Ausdruck „Intereressenten“ mit „Eigentümer“ identifizieren zu wollen, sei unbestreitbar verkehrt, und das Urteil erster Instanz, welches der Prisengerichtsordnung diese Auslegung gebe, sei unzutreffend. Auch passe dies nicht mit den Begriffen des Völkerrechts zusammen.

Das Gericht erster Instanz entscheide, daß

> völkerrechtlich das Recht des Kaptors an der Prise ein absolutes sei, gegen welches dritte weder dingliche noch Forderungsrechte geltend machen könnten.

Das Völkerrecht habe indes einen derartigen Grundsatz noch nicht aufgestellt. Die Wissenschaft stehe aber auf dem Standpunkt, daß Rechte wie das in dieser Berufung verfochtene, welche dem Schiffe das Leben gerettet hätten, anzuerkennen seien. Wenn man nun diesem

---

[2]) IV.

Rechtssatz nachspüre, so finde man, daß er in dem Recht aller Länder anerkannt sei, daß die Kosten einer allgemeinen Havarie ein Vorzugsrecht an dem Schiff genössen und daß es keine Bestimmung gebe, welche dies Prinzip verletze. Man müsse daher sagen, daß diese Rechtsvorschrift ein völkerrechtliches Prinzip darstelle. Das Vorzugsrecht sei ein dingliches Recht, welches an dem Schiff hafte und an ihm geltend gemacht werden könne. Was die Gegenstände angehe, welchen dieses Recht anhafte, so hätten sie nicht den Wert uneingeschränkten Eigentums. Da dem so sei, so sei die Einziehung eines Schiffes, das sich in dieser Rechtslage befinde, Einziehung eines belasteten Eigentums, und diese Belastung habe Anspruch auf Anerkennung.

Nach den §§ 42 und 43 der Seeprisenordnung[3]) sei ferner die Einziehung von Konterbandegütern eine Strafe für die Personen, die sich des rechtswidrigen Verhaltens schuldig gemacht hätten, und es sei selbstverständlich, daß sie auf die Vermögensrechte dritter Personen, welche an diesem Verhalten keinen Anteil hätten, keinen Einfluß ausüben könne.

Wenn dem so sei, so sei es im Völkerrecht begründet, wenn dritte, welche an einer Prise dingliche Rechte besäßen wie der Reklamant, in diesen geschützt würden. Es sei daher unzutreffend, wenn das Gericht erster Instanz das Gesuch des Reklamanten als unbegründet verworfen habe.

Der Staatsanwalt des Gerichts erster Instanz behaupte bezüglich der Form[4]) der vorliegenden Reklamation, daß

> sie nicht die Freigabe des Schiffes beantrage, sondern auf Feststellung eines Vorzugsrechts an dem Schiff gerichtet sei. Das sei eine formwidrige Reklamation.

Reklamant wünsche, da er glaube, daß eine Untersuchung der Amtsbefugnisse in diesem Punkte zu den Aufgaben des Oberprisengerichts gehöre, im folgenden die Gründe, aus denen die Reklamation formgerecht sei, darzutun.

Da, wie im vorstehenden dargetan, eine Reklamation von Personen erhoben werde, welche sich als durch das Urteil auf Wegnahme nach § 16 der Prisengerichtsordnung[5]) in ihren Interessen an einem Schiff, einer Ladung oder dergleichen geschädigt erachteten, so müsse natürlich jede Art und Weise, auf welche dem Schaden abgeholfen werden könne, ohne die Form zu berücksichtigen, anerkannt werden.

In der Prisengerichtsordnung sei nicht bestimmt, daß die Rekla-

[3]) V.

[4]) Faktisch wird nicht die Form, sondern vielmehr der Inhalt der Reklamation gerügt.

[5]) Müßte heißen: durch Einleitung der Verfahrens nach § 16 der Prisengerichtsordnung. (IV).

mation der Form nach ein Antrag auf Freigabe sein müsse. Wenn das Gericht erster Instanz die Reklamation auf diesen einen Punkt beschränke, so sei es nicht bis zum wahren Sinn des Gesetzes durchgedrungen. In einem Falle zum Beispiel, wo ein Schiff und seine Ladung, welche zu einer verbotenen Handlung in keiner Beziehung stünden, von einem japanischen Kriegsschiff in den Grund gebohrt seien, würde die von den Eigentümern des Schiffes und der Ladung einzureichende Reklamation sicherlich der Form nach einen Schadensersatz beantragen. Wenn man in diesem Falle behaupten wolle, daß die Reklamation nicht formgerecht sei, weil sie nicht eine Freigabe beantrage, so sei das nicht die Art und Weise, wie das Gesetz die Rechte von Interessenten schütze.

In der Prisengerichtsordnung heiße es im § 13:

> .....welche der beauftragte Rat zur Entscheidung darüber, ob die ganze Prise oder ein Teil derselben zu nehmen oder freizulassen sei........

Es möge wohl Leute geben, welche diese Worte herausgriffen und behaupteten, daß es sich nur um Wegnahme oder Freilassung handeln könne. Erstens sehe diese Bestimmung aber nur den allergewöhnlichsten Fall vor. Sodann werde die vorliegende Reklamation gegen den als Prise weggenommenen Gegenstand geltend gemacht und sei somit in der Prise mit einbegriffen. Überdies beschäftige sich die genannte Bestimmung nicht mit der Form der Reklamationen, sondern sei lediglich eine Vorschrift betreffend die Untersuchung des Tatbestandes. Daher lasse sich diese Bestimmung nicht als Grundlage für eine Argumentation betreffend die Form der Reklamationen verwenden. Wenn aber behauptet werde, daß eine Reklamation eine Prise betreffen müsse, daß aber die vorliegende Reklamation sich nicht auf eine Prise beziehe, so sei dem entgegenzusetzen, daß diese Reklamation sich auf dem Vorhandensein eines Vorzugsrechts an der Prise gründe, die Feststellung des Bestehens dieses Rechts beantrage und behaupte, daß es unrechtmäßig sei, wenn die Wegnahme einfach so geschehe, als ob ein Vorzugsrecht gar nicht bestehe. Da die Reklamation in dieser Weise die Rechtmäßigkeit der Wegnahme in Frage stelle, so müsse man sagen, daß sie eine sich auf das, was man Prise nenne, beziehende Reklamation sei.

Demnach sei die zur Verhandlung stehende Reklamation formgerecht, und die Abweisung derselben durch das Gericht erster Instanz sei angesichts des wohlbegründeten Antrags unrechtmäßig.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Mizukami Chojiro beim Prisengericht zu Sasebo sind folgende:

Die Kaiserlichen Prisengerichte hätten sich bezüglich der aufgebrachten Gegenstände mit der Untersuchung und Entscheidung darüber zu befassen, ob diese Gegenstände einzuziehen oder freizulassen

seien. Es stehe ihnen daher keine Befugnis zu, über das Bestehen oder Nichtbestehen eines Vorzugsrechts, wie der Reklamant es geltend mache, oder über das Zutreffen bzw. Nichtzutreffen seiner Ausführungen zu entscheiden. Da ferner unsere Rechtsbestimmungen dem Wortlaut nach ein Vorzugsrecht an Prisen nicht anerkennten, so sei der Antrag des Reklamanten auf Feststellung seines Vorzugsrechts an dem in Frage stehenden Schiff nicht berechtigt, und seine Ausführungen seien unbegründet.

Der Reklamant bringe noch manches andere vor, was indes nur eine Wiederholung der obigen Ausführung sei und daher gleichfalls jeder Begründung entbehre.

Die Berufung sei daher abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant behauptet, die Verwerfung seiner Reklamation auf Feststellung seines Vorzugsrechts an dem Dampfer „Nigretia" sei unrechtmäßig. Ein Prisengericht ist aber für die Untersuchung einer Reklamation betreffend die Feststellung eines Vorzugsrechts nicht zuständig, und die Abweisung derselben durch das Gericht erster Instanz ist durchaus rechtmäßig.

Es ist demnach überflüssig, auf die Berufungsgründe, welche ausführen, daß der Reklamant ein Interessent sei und daß dritte, welche an einer Prise ein dingliches Recht wie ein Vorzugsrecht besäßen, völkerrechtlich geschützt werden müßten, noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 2. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der deutsche Reichsangehörige Eduard Eichwede, wohnhaft in Tschifu in China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi in Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

In der Prisensache betreffend den deutschen Dampfer „Veteran" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Veteran" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Veteran" ist Eigentum

des in Tschifu ansässigen deutschen Reichsangehörigen Eduard Eichwede, er führt die deutsche Flagge und dient hauptsächlich zum Gütertransport. Am 6. November 1904 wurde der Dampfer von der aus deutschen Handeltreibenden bestehenden Firma Diederichsen, Jebsen & Co. in Tsingtau gechartert und von dieser Firma mit wollenen Winterschutzdecken, Stiefeln, Seife, Tabak, Streichhölzern, Arzneien und Nahrungsmitteln, die für Port Arthur bestimmt waren, beladen. Die Schiffspapiere waren unvollständig, der chinesischen Mannschaft wurde Tschifu als Bestimmungsort angegeben, tatsächlich aber verließ der Dampfer mit der Absicht, nach Port Arthur zu fahren, am 17. November 1904 um Mitternacht Tsingtau. Unterwegs ließ der Kapitän, um seine Reise unbemerkt vollenden zu können, die Schiffsglocke abnehmen, und es wurde keine Zeit mehr geglast. Als der Dampfer am folgenden Tage, dem 18. November, um Mitternacht auf der Höhe von Wei-hai-wei ankam, änderte der Kapitän plötzlich den Kurs nach NO und gab dem Bootsmann Wong Tack Sui und den anderen chinesischen Schiffsleuten, welche ahnten, daß der Dampfer nach Port Arthur gehen sollte, auf ihre diesbezüglichen Fragen keine Antwort, sondern schlug sie, so daß sie Verletzungen davontrugen. Auch schoß er als Drohung seinen Revolver ab. Am 19. November 1904 um 4 Uhr morgens wurde der Dampfer, mit Kurs W ½ NW, also in der Richtung auf Port Arthur fahrend, 38° 6' 30" nördlicher Breite und 122° 40' 30" östlicher Länge von dem auf Blockadedienst befindlichen Kaiserlichen Kriegsschiff „Tatsuta" als Blockadebrecher aufgebracht.[1])

Diese Tatsachen gehen klar aus dem Protokoll des Offiziers, der die Beschlagnahme in Stellvertretung (des Kommandanten) ausführte, Kapitänleutnants Ohara Shunji, aus den Vernehmungsprotokollen des Kapitäns Karl Edler, des ersten Offiziers Anton Müller, des ersten Maschinisten Max Hase, des zweiten Maschinisten Fritz Bruns, des Bootsmanns Wong Tack Sui, der Steuerleute Wong Sai Hock und Wong Kee Sang, der Heizer Ka Tack Loi und Hong Hing Wing, aus dem Flaggenattest, dem Logbuch, dem Original-Maschinenjournal, aus dem Teil der Untersuchungsakten betreffend die Abnahme der Schiffsglocke, dem Gutachten des Marine-Maschinen-Ingenieurs Hirano Katsuhiko über den Maschinenschaden an der Führungsstange und aus dem Chartervertrag hervor.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Es werde Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Dampfer sei am 17. November 1904 von Tsingtau abgefahren mit der Bestimmung, zuerst nach Niutschwang und dann über Tientsin

[1]) V. § 37,3.

nach Tschifu zu fahren. Das ergebe sich aus dem zwischen dem Reklamanten und Diederichsen, Jebsen & Co. abgeschlossenen Chartervertrag und den Ladescheinen. Ein Teil der Ladung sei für die Firma Bandinel & Co. in Niutschwang bestimmt gewesen und habe durch diese verkauft werden sollen; die anderen Güter seien für Telge, Schröter & Co. in Tientsin und Diederichsen, Jebsen & Co. in Tschifu bestimmt gewesen. Ein Transport der Güter nach Port Arthur sei nie beabsichtigt gewesen.

Für einen Dampfer mit dem Reiseziel Niutschwang habe es allerdings den Anschein, als ob der Dampfer von der Höhe des Shantung-Vorgebirges aus zu sehr nordöstlich in die offene See gesteuert habe; aber zu der Zeit habe der Dampfer Maschinenschaden gehabt und wäre bei seiner verminderten Fahrgeschwindigkeit und dem herrschenden Nordwestwinde in Strandungsgefahr gewesen, wenn er nicht einen von dem gewöhnlichen Kurs für Niutschwang nach NO abweichenden Kurs angenommen hätte. Auf Port Arthur sei aber niemals Kurs gehalten worden. Der Staatsanwalt führe in seinem Schriftsatz als Beweis für die beabsichtigte heimliche Fahrt nach Port Arthur die Tatsache an, daß Kisten, welche Milch und Seife enthielten, mit „Port Arthur" gezeichnet seien. Es sei jedoch kaum anzunehmen, daß jemand der eine Blockade zu brechen vorhabe, selbst das Beweismaterial für dieses Vorgehen offenbaren würde. Deshalb sei jene Aufschrift auf den Kisten vielmehr ein Beweis dafür, daß der Dampfer die ihm vorgeworfene Absicht nicht gehabt habe. Daß ferner nach dem Lichten des Ankers während der Fahrt der Kapitän die Schiffsglocke habe abnehmen lassen, sei durchaus nicht mit einer Absicht, die Fahrt nach Port Arthur unbemerkt ausführen zu können, in Verbindung zu bringen; die Entfernung der Glocke, welche noch den alten Namen des Schiffes „Phalos" trug, habe vielmehr lediglich als ein gutes Omen für die Fahrt dienen sollen. Es sei ferner nicht erwiesen, daß die aus den Niutschwang als Bestimmungshafen bezeichnenden und durchaus in Ordnung befindlichen Schiffspapieren sich als beabsichtigt ergebende Reise mit dem tatsächlich genommenen Kurs nicht in Einklang zu bringen sei. Des weiteren lieferte die Aufbringung des Dampfers auf offener See in einer Entfernung von 60 bis 70 Seemeilen von Port Arthur keine hinreichende Unterlage für die Behauptung, daß der Dampfer geplant habe, die Blockadelinie zu überschreiten und somit die Blockade zu brechen. Daher sei die Beschlagnahme unrechtmäßig. Selbst aber angenommen, der Kapitän und der Charterer hätten unter sich den Blockadebruch verabredet, so sei doch, da der in diesem Verfahren als Reklamant auftretende Schiffsherr nicht die geringste Kenntnis davon gehabt habe, wenn auch die Güter eingezogen würden, das Schiff freizugeben.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer habe versucht, die Blockade zu brechen, und sei deshalb, da zweifellos die Blockade zu der Zeit effektiv gewesen sei, einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die allgemeinen völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuche kommen dahin überein, daß im Falle effektiven Bestehens einer Blockade Schiffe, welche den Blockadezustand kennen und in der Absicht, in das Blockadegebiet einzudringen, sich demselben nähern, als Blockadebrecher anzusehen und, gleichviel, ob der Reeder von der Sache wußte oder nicht, einzuziehen sind. Es steht außer Zweifel, daß die am 26. Mai 1904 von dem Oberstkommandierenden der vereinigten Kaiserlichen Kriegsflotte über die Südküste der Liaotung-Halbinsel verhängte Blockade zur Zeit der Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Dampfers sich in effektivem Zustand befand. Wenn nun Schiffe eine Blockade zu brechen vorhaben, so ist ein ganz gewöhnliches Mittel, um der Aufbringung zu entgehen, daß sie allerhand falsche Dokumente herstellen. So waren unter den Schiffspapieren des fraglichen Dampfers nur für einen Teil der Ladung Frachtscheine vorhanden, das Original-Maschinenjournal und die Reinschrift stimmten nicht überein, und auch das von dem Prozeßvertreter des Reklamanten beigebrachte Ladungsverzeichnis deckt sich nicht mit der vorhandenen Ladung. Daher kann die Echtheit aller dieser Dokumente nicht anerkannt werden. Was den Kurs des Dampfers angeht, so hat der Prozeßvertreter behauptet, daß der Dampfer, als er die Höhe des Shantung-Vorgebirges passiert hatte, Maschinenschaden erlitt, infolgedessen die Geschwindigkeit herabgesetzt wurde und der Dampfer in Gefahr kam, auf Land getrieben zu werden. Diese Behauptungen können jedoch in Anbetracht der Beweise, die sich aus den Protokollen der im Maschinenraum zur fraglichen Zeit beschäftigt gewesenen Chinesen und aus dem Originalmaschinenjournal ergeben, sowie der Beweise, die sich auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein des Maschinenschadens beziehen, nicht als richtig anerkannt werden. Es ist vielmehr klar erwiesen, daß der Dampfer auf der Höhe von Wei-hai-wei plötzlich den Kurs nach NO änderte und von da ab in der Richtung nach Port Arthur fuhr, während welcher Fahrt er aufgebracht wurde. Die Tatsache ferner, daß der Dampfer 60 bis 70 Seemeilen von Port Arthur auf der See aufgebracht wurde, steht nicht dem Schlusse entgegen, daß es beabsichtigt war, mit demselben einen Blockadebruch auszuführen. Nach Aufführung aller der vorstehenden Tatsachen erübrigt es sich, auf die anderen Verteidigungspunkte des Prozeßvertreters einzugehen. Da dem Charterer sowohl wie dem Kapitän des fraglichen Dampfers bekannt war, daß zur fraglichen Zeit die Blockade seitens des Kaiserlichen Geschwaders bestand, und

es anerkannt werden muß, daß der Dampfer zwecks Schleichimports die Blockade zu brechen beabsichtigte, so entscheidet das Gericht, wie im Tenor, auf Einziehung des Dampfers.[2])

Verkündet im Prisengericht zu Sasebo am 1. März 1905 im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der deutsche Reichsangehörige Eduard Eichwede, wohnhaft in Tsingtau, China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Togiyamachi 41.

Am 1. März 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den am 10. November 1904 38° 6' 36" nördlicher Breite und 122° 40' 30" östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tatsuta“ aufgebrachten deutschen Dampfer „Veteran“ ein Urteil gefällt, nach welchem der Dampfer einzuziehen ist. Gegen diese Entscheidung hat der Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter des Reklamanten Eduard Eichwede Berufung eingelegt. Diese Berufung ist von dem Oberprisengericht im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Ishibashi Tomokichi und deren Begründung sind folgende:

1. Das Urteil erster Instanz erblicke den Hauptbeweis dafür, daß das zur Verhandlung stehende Schiff die Blockade zu brechen und nach Port Arthur zu gelangen beabsichtigt habe, in der alleinigen Tatsache, daß das Schiff auf der Höhe von Wei-hai-wei plötzlich seinen Kurs nach Nordost geändert habe. Diese Entscheidung entbehre jeder Grundlage, denn, wenn das Schiff von Wei-hai-wei nach Port Arthur zu gelangen vorgehabt habe, so wäre es besser gewesen, gleich von Wei-hai-wei aus nördlich zu fahren. Um nach Port Arthur zu gelangen, hätte es nicht nötig gehabt, Kurs auf Nordost in die Bai von Korea zu nehmen und so einen ungefähr viermal so langen Umweg zu machen. Ferner wäre, um die Blockade zu brechen, die Nachtzeit am geeignetsten gewesen und, wenn das zur Verhandlung stehende Schiff ein derartiges Unternehmen vorgehabt hätte, so hätte es dazu von Wei-hai-wei um Mitternacht aufbrechen und direkt nach Port Arthur fahren müssen. Bei gesundem Menschenverstand könne man schwerlich annehmen, daß jemand anstatt dessen seinen Kurs auf Nordost ändern

[2]) V. § 45.

und, gerade als ob er es darauf anlege, von unseren Kriegsschiffen gesehen zu werden, bei Tagesanbruch an der Stelle, wo der Dampfer aufgebracht worden sei, umherfahren werde. Daher beruhten die dem erstinstanzlichen Urteil zugrunde gelegten und von demselben anerkannten Tatsachen auf Irrtum.

2. Da der Ort, an welchem das zur Verhandlung stehende Schiff aufgebracht worden sei, von der Blockadelinie etwa 70 Seemeilen entfernt sei, so könne man es nicht als Tatsache ansehen, daß das Schiff die Blockadelinie zu überschreiten und in den Hafen einzufahren beabsichtigt habe. Wenn das Kriegsschiff die Aufbringung auf das sogenannte Repressionsrecht stützen wolle, so erblicke der Reklamant darin einen Mißbrauch dieses Rechts, denn eine, wie im vorliegenden Falle, auf einem von der Blockadelinie 70 Seemeilen entfernten Punkte erfolgte Aufbringung stehe nicht im Einklang mit Absatz 1 des § 29 unserer Seeprisenordnung,[3] die von Schiffen spreche, „welche die Blockadelinie überschreiten und in das Blockadegebiet eindringen oder einzudringen beabsichtigen“, Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, könnten, selbst wenn sie nach dem blockierten Hafen bestimmt seien, weil sie inzwischen noch reichlich Zeit hätten, diese Bestimmung aufzugeben oder zu ändern, nach einem rechtmäßigen völkerrechtlichen Grundsatz nicht zur Verantwortung gezogen werden. Dies umsoweniger, wenn es nicht einmal klar bewiesen sei, ob der blockierte Hafen der Bestimmungshafen sei oder nicht. Deshalb müsse der Ort der Aufbringung in der Nähe der Blockadelinie liegen und, bevor ein solcher Punkt erreicht sei, könne das Repressionsrecht nicht als bestehend angesehen werden.

3. Unsere Seeprisenordnung sei lediglich eine vom Großen Hauptquartier erlassene Verordnung, welche weder die Japaner, geschweige denn die Ausländer, allgemein zu kennen und zu befolgen verpflichtet seien. Daher sei die Frage, welche Stellung Japan zu der Blockade einnehme, nicht klar. Das Urteil erster Instanz besage in der Begründung der Entscheidung, daß die allgemeinen völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuche dahin übereinkämen, daß Schiffe, welche den Blockadezustand kennten und in der Absicht, in das Blockadegebiet einzudringen, sich demselben näherten, als Blockadebrecher anzusehen seien usw. Der Reklamant müsse aber abweisen, daß es eine ganz allgemeine Bestimmung oder ein ausnahmslos anerkannter Brauch des Völkerrechts sei, daß der noch unvollendete Akt schon als Blockadebruch anzusehen sei. Der europäische Kontinent erkenne als Prinzip an, daß nur der wirkliche Blockadebruch bestraft werden könne, daß aber, wenn das betreffende Schiff nicht auf frischer Tat oder wenn es vor Ausführung des Blockadebruchs betroffen würde, nicht als Blockadebrecher an-

[3] V.

zusehen sei. Es sei daher klar, daß der in Frage stehende Dampfer, weil er 70 Seemeilen von der Blockadelinie entfernt gewesen sei, nicht als Blockadebrecher abgeurteilt werden könne. Daher fordere der Reklamant Verwerfung des erstinstanzlichen Urteils und eine Entscheidung auf Freilassung des Dampfers „Veteran".

Der Staatsanwalt beim Sasebo-Prisengericht, Yamamoto Tatsurokuro, bringt hiergegen folgendes vor:

1. Der Reklamant habe behauptet, daß das Urteil erster Instanz den Hauptbeweis dafür, daß das zur Verhandlung stehende Schiff die Blockade zu brechen und nach Port Arthur zu gelangen beabsichtigt habe, in der alleinigen Tatsache erblicke, daß das Schiff auf der Höhe von Wei-hai-wei plötzlich seinen Kurs nach Nordost geändert habe, und erkläre, daß diese Entscheidung jeder Grundlage entbehre. Die Entscheidung des Gerichts, daß das Schiff nach Port Arthur bestimmt gewesen sei, habe sich aber darauf begründet, daß der Kapitän nachts in der Richtung nach Port Arthur abgefahren sei und, um die Reise unbemerkt vollenden zu können, die Schiffsglocke abgenommen und von dieser Zeit an keine Stunden mehr geglast habe; daß er ferner, als er auf der Höhe von Wei-hai-wei angekommen sei, plötzlich den Kurs auf Nordost geändert habe; daß er dem Bootsmann und den andern chinesischen Schiffsleuten, welchen damals der Verdacht kam, daß der Dampfer nach Port Arthur gehen solle, auf ihre diesbezüglichen Fragen keine Antwort gegeben, sondern sie geschlagen habe, so daß sie Verletzungen davontrugen, und als Drohung seinen Revolver abgeschossen habe; daß er dann den oben angedeuteten Kurs auf W ½ NW, d. i. auf Port Arthur, geändert habe. Freilich sei es wahr, daß die Kursänderung des Dampfers zu der Zeit nicht nur einen Umweg, sondern fast ein Zurückfahren bedeute, aber der Grund hierfür sei der gewesen, daß der Dampfer vor sich Kriegsschiffe gesehen habe und, um deren Gesichtsfeld zu entgehen, entflohen sei. Später sei er dann nach Änderung des Kurses auf W ½ NW gerade auf Port Arthur zugefahren.

Ferner behauptete der Reklamant, daß, um nach Port Arthur hineinzukommen, der Dampfer um Mitternacht von Wei-hai-wei hätte aufbrechen und direkt nach Port Arthur fahren müssen; daß es daher bei gesundem Menschenverstand schwer anzunehmen sei, daß jemand dies anstatt dessen bei Tagesanbruch unternehmen würde, gerade als ob er es darauf anlege, von unseren Kriegsschiffen gesehen zu werden. Aber die Aussage des Kapitäns sowie die Notierung im Logbuch gäben 4 Uhr morgens, die Aussageschrift des beschlagnehmenden Offiziers 4^{55} morgens als Zeit der Beschlagnahme an. Wie dem nun sei, am 19. November von 4 bis 5 Uhr morgens sei es noch nicht Tagesanbruch,

und man müsse daher mit Recht annehmen, daß die Reise heimlich im Schutze der Nacht unternommen worden sei.

2. Der Reklamant habe behauptet, daß der Ort, wo der „Veteran" aufgebracht worden sei, von der Blockadelinie ungefähr 70 Seemeilen entfernt sei und daß die Beschlagnahme mit Artikel 29 Absatz 1 unserer Seeprisenordnung[4]) nicht in Einklang zu bringen sei. Das sei aber leeres Gerede, über welches man nicht zu disputieren brauche. Daß der Ort der Aufbringung von dem Eingang des Hafens von Port Arthur ungefähr 60 bis 70 Seemeilen entfernt sei, möge wohl wahr sein, daß er aber 70 Seemeilen von der Blockadelinie entfernt sei, sei eine Behauptung, die jedes Beweises entbehre. Blockadelinie sei das Fahrgebiet, in welchem die Kriegsschiffe, um die Blockade effektiv zu erhalten, hin- und herführen und Aufsicht ausübten. Da es nun erwiesen sei, daß der Feind in einer Entfernung von 10 Seemeilen von Liaotishan Minen gestreut hätte, so sei es nicht schwer auszurechnen, daß dieses Fahrgebiet der Kriegsschiffe etwa 30 bis 40 Seemeilen weiter auf die Höhe des Meeres hinaus sich befunden habe. Wenn nun auch, wie angenommen, der Ort der Aufbringung des fraglichen Dampfers vom Hafeneingang 60 bis 70 Seemeilen entfernt gewesen sei, von der Blockadelinie sei er sicherlich nicht weit, ja er sei vielleicht ganz in der Nähe derselben gewesen. Da es demnach unleugbar sei, daß die Aufbringung mit dem Absatz 2[5]) des Artikels 29 unserer Prisenordnung durchaus im Einklang sei, so stelle sie sich keineswegs als ein Mißbrauch des Repressionsrechts, vielmehr als die dem Fall gerechtwerdende Handlung dar.

Da außerdem der Reklamant in seinen Behauptungen:

> daß die Aufbringung sich nicht mit Artikel 29, Absatz 1, der Prisenbestimmungen vereinbaren lasse; daß das Schiff rechtmäßig nicht zur Verantwortung gezogen werden könne, weil es noch Zeit gehabt hätte, sein Vorhaben aufzugeben, oder zu ändern usw.

gegen Sachen Vorwürfe erhöbe, welche dem erstinstanzlichen Urteil gar nicht zugrunde gelegt seien, so erübrige es sich, dagegen zu disputieren.

3. Der Reklamant behaupte, daß nach kontinentaler Theorie nur der wirkliche Blockadebruch bestraft werde, daß aber eine nicht frische oder noch unvollendete Tat nicht als Blockadebruch gelte. Aus diesem Grunde halte der Reklamant die Aufbringung des hier verhandelten Schiffes für unrechtmäßig. Aber von den beiden Theorien, welche fast allen Präcedenzen und Gebräuchen zugrunde lägen und von allen zivilisierten Staaten als völkerrechtliche Prinzipien anerkannt seien,

[4]) V. — [5]) soll heißen: „Absatz 1".

nämlich den englischen Prinzipien auf der einen und den kontinentalen auf der andern Seite, seien die englischen Grundsätze am verbreitetsten, und es sei ferner allgemein bekannt, daß der japanische Staat seit dem Kriege im Jahre 1894 bis 95 die englischen Theorien angenommen habe. Je nach dem Prinzip, welches man zugrunde lege, sei natürlich auch das Resultat ein anderes. Es sei aber unmöglich, dem Urteil erster Instanz einen Vorwurf daraus zu machen, daß es sich auf das englische Prinzip stütze, anstatt das kontinentale anzunehmen.

Die Berufung sei daher, weil in allen Punkten unbegründet, abzuweisen.

Die vorliegende Entscheidung wird, wie folgt, begründet:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Veteran" ist Eigentum des in Tsingtau ansässigen deutschen Reichsangehörigen Eduard Eichwede.

Es ist unbestritten, daß der Kapitän des Dampfers am 17. November 1904 um Mitternacht Tsingtau verlassen hat und am 19. November um 4 Uhr morgens an einem Punkte 38° 6' 30" nördlicher Breite und 122° 40' 30" östlicher Länge von dem auf Blockadedienst befindlichen Kaiserlichen Kriegsschiff „Tatsuta" aufgebracht worden ist.

Punkt 1 der Berufung sagt, das Urteil erster Instanz erblicke den Hauptbeweis dafür, daß das zur Verhandlung stehende Schiff die Blockade zu brechen und nach Port Arthur zu gelangen beabsichtigt habe, in der alleinigen Tatsache, daß das Schiff auf der Höhe von Wei-hai-wei plötzlich seinen Kurs nach Nordost geändert habe, und erklärt die Entscheidung für völlig grundlos. Dem steht jedoch ein Telegramm des Oberstkommandierenden unserer vereinigten Kriegsflotte an den Kommandanten des Kriegshafens Sasebo entgegen, des Inhalts, daß sein Schiff am 19. November um 3 Uhr morgens in einer Entfernung von 32 Seemeilen S zu O 3/4 O von der Insel Yuentao bei nordwestlichem Kurs auf Backbord einen fast in derselben Richtung fahrenden Dampfer gesichtet, nach einiger Zeit die Schiffslichter außer Sicht verloren und sofort die „Tatsuta" auf die Suche geschickt habe, welche den Dampfer um 5 Uhr morgens gefunden habe usw. Nach diesem Telegramm kann die Vermutung, daß der fragliche Dampfer, als er auf der Höhe von Wei-hai-wei unser Kriegsschiff sichtete, seinen Kurs änderte, um aus dem Gesichtsfeld desselben zu gelangen und zu entweichen, nicht bezweifelt werden. Dies wird noch klarer, wenn man damit die Aussage des Steuermanns Wong Tak Sui und die Differenz der Zeit des „Veteran" und des Kriegsschiffes von ungefähr einer Stunde zusammenhält. Das Gericht ist demnach der Ansicht, daß der Dampfer schon vor Änderung seines Kurses auf Schleichfahrt nach Port Arthur begriffen war. Denn wenn der Dampfer nicht die Absicht des Blockadebruchs hatte, so lag keine Notwendigkeit vor, weshalb er seinen Kurs

fast bis zur entgegengesetzten Richtung hätte ändern und die Flucht ergreifen sollen. Wenn er ferner nach Niutschwang zu fahren vorhatte, so hätte er von dem Punkte, wo er das Leuchtfeuer des Shantung-Vorgebirges 4 Seemeilen westlich sichtete, direkt in die Mitte der Liaotishan-Straße mit nordwestlichem Kurs steuern müssen. Wenn man nun die Entfernung des von dem Kriegsschiff gesichteten Backbordlichts zu dem gewöhnlichen Gesichtshorizont von 2 Seemeilen ansetzt und annimmt, daß der Ort, wo unser Kriegsschiff dasselbe am 19. November 3 Uhr morgens gesichtet hat, ungefähr in einer nördlichen Breite von 38° 1′ und einer östlichen Länge von 122° 26′, d. h., daß er von dem Punkte, wo man das Leuchtfeuer des Shantung-Vorgebirges westlich 4 Seemeilen ab sichtet, in der Richtung von N zu W 1/2 W liegt, so weicht dieser Punkt von der Fahrrichtung nach Niutschwang ungefähr 2 1/2 Strich nach Osten ab, und der Bug des zu der Zeit mit unserm Kriegsschiff ziemlich in gleicher Richtung fahrenden Dampfers „Veteran“ wies demnach gerade auf den Hafeneingang von Port Arthur.

Der Kapitän behauptet ferner, daß durch Maschinenschaden seine Fahrgeschwindigkeit vermindert gewesen sei und daß er, um der Gefahr, auf Land getrieben zu werden, zu entgehen, die von dem gewöhnlichen Kurse abweichende Richtung einzuschlagen genötigt gewesen sei. Selbst wenn man der Tatsache, daß weder die Eintragung im Schiffsjournal mit der Wirklichkeit, noch auch die Kladde des Maschinenjournals mit der Reinschrift übereinstimmen, kein entscheidendes Gewicht beilegt, so muß doch demgegenüber gesagt werden, daß, da unbestrittenermaßen nur ein leichter Nordwest wehte, weder die Windverhältnisse noch auch die Position des Schiffes zum Lande, selbst bei etwas verminderter Fahrmöglichkeit das Schiff nicht nötigten, einen besonderen Umweg zu nehmen, um der Gefahr des Auftreibens zu entgehen. Denn das Schiff hatte, wenn es nach Niutschwang fuhr, nur eine leichte Brise von vorn; achtern lag kein Land zum Auflaufen, und im Weiterfahren entfernte es sich von selbst allmählich von dem zu Backbord liegenden Land.

Ferner hat der Kapitän am Tage nach der Abfahrt von Tsingtau die Schiffsglocke abgenommen und von da ab keine Stunden mehr glasen lassen; er hat weiter, als er auf die Höhe von Wei-hai-wei kam, plötzlich den Kurs geändert und dem Bootsmann und den andern chinesischen Schiffsleuten, welchen damals der Verdacht kam, daß der Dampfer nach Port Arthur gehen solle, auf ihre diesbezüglichen Fragen keine Antwort gegeben, sondern sie geschlagen, so daß sie Verletzungen davontrugen; schließlich hat er als Drohung seinen Revolver abgeschossen; er hat währenddessen den neuangenommenen Kurs beibehalten, um erst später mit wiederum verändertem Kurs in die Richtung auf Port Arthur zuzufahren; ferner war es festzustellen, daß er erst einige Tage zuvor

den Schiffskörper sowie die Boote schwarzgrau hat anstreichen lassen; zur Zeit der Beschlagnahme brannten die Toplaterne und die Backbordlaterne nur sehr schwach, und die Luken und alle sonstigen Stellen, aus denen Licht hätte herausdringen können, waren verschlossen. Alle diese Handlungen sind unzweifelhaft mit dem Zwecke vorgenommen, unserer Kontrolle Auge und Ohr zu benehmen. Alles dieses, sowie die Tatsache, daß das Schiff zur Zeit der Beschlagnahme mit dem Kurs NW $^1/_2$ W, d. h. auf Port Arthur, fuhr, sind ausreichend, um zu dem Schluß zu kommen, daß der Dampfer unter dem Schutze der Nacht die Blockade zu brechen und heimlich nach Port Arthur zu fahren vorhatte.

Daher ist Punkt 1 der Berufung unbegründet.

Im Punkte 2 der Berufung behauptet der Reklamant, der Ort, an welchem das zur Verhandlung stehende Schiff aufgebracht worden sei, sei von der Blockadelinie etwa 70 Seemeilen entfernt, und es könne nicht als Tatsache angesehen werden, daß das Schiff die Blockadelinie zu überschreiten und in den Hafen einzufahren beabsichtigt habe. Die Aufbringung des hier zur Verhandlung stehenden Dampfers sei ein gründlicher Mißbrauch des Repressionsrechts, denn sie sei mit dem Absatz 1 des Artikels 29 unserer Seeprisenordnung, die von Schiffen spreche, „welche die Blockadelinie überschreiten und in das Blockadegebiet eindringen oder einzudringen beabsichtigen", nicht in Einklang zu bringen. Schiffe, welche so weit wie das vorliegende von der Blockadelinie entfernt seien, könnten, selbst wenn sie nach dem blockierten Hafen bestimmt seien, nicht zur Verantwortung gezogen werden, da sie noch reichlich Zeit hätten, diese Bestimmung aufzugeben oder zu ändern. Da aber unsere Blockadeschiffe, die in ungefähr 10 Seemeilen Entfernung von der Küste aufrangiert waren, die darüber hinausliegende Meeresfläche abzufahren hatten und bei dieser Ausübung des Wachdienstes bis zu 30 Seemeilen und mehr südlich von der 22 Seemeilen von der Küste entfernt liegenden Insel Yuentao umherkreuzten, wo erwiesenermaßen der zur Verhandlung stehende Dampfer von einem der Blockadeschiffe entdeckt wurde, so muß der Ort der Aufbringung als in der Nähe des Blockadegebiets befindlich erachtet werden. Es ist demnach klar, daß das zur Verhandlung stehende Schiff den Blockadebruch bereits begonnen hatte, und auch Punkt 2 der Berufung ist grundlos.

Da es ferner völkerrechtlich anerkannt ist, daß Schiffe, welche einen Blockadebruch begonnen haben, aufgebracht werden können,[6]) so ist auch Punkt 3 der Berufung hinfällig.

---

[6]) V. §§ 29,2 und 37,3

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 6. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die in Tsingtau, China, ansässigen deutschen Reichsangehörigen, Prokuristen der Firma Diederichsen, Jebsen & Co.: Emil Walikoff und Werner Geim.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi in Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

In der Prisensache, betreffend die auf dem deutschen Dampfer „Veteran" verschifften Güter, wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die sämtlichen auf dem deutschen Dampfer „Veteran" verschifften, in beigeheftetem Verzeichnis aufgeführten Güter werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind Eigentum der in Tsingtau ansässigen, aus deutschen Handelstreibenden bestehenden Firma Diederichsen, Jebsen & Co., wurden auf dem von dieser Firma gecharterten Dampfer „Veteran" verschifft und verließen am 17. November 1904 um Mitternacht Tsingtau mit Bestimmung für Port Arthur. Am 19. desselben Monats um 4 Uhr morgens wurde der „Veteran" von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tatsuta" 38° 6' 30" nördlicher Breite und 122° 40' 30" östlicher Länge wegen Blockadebruchs zusammen mit den zur Verhandlung stehenden Gütern beschlagnahmt.[1])

Diese Tatsachen gehen klar hervor aus dem Protokoll des Offiziers, der die Beschlagnahme in Stellvertretung (des Kommandanten) ausführte, Kapitänleutnants Ohara Shunji, aus den Vernehmungsprotokollen des Kapitäns Karl Edler, des ersten Offiziers Anton Müller, des ersten Maschinisten Max Hase, des zweiten Maschinisten Fritz Bruns, des Bootsmanns Wong Tack Sui, der Steuerleute Wong Sai Hock und Wong Kee Sang, der Heizer Ka Tack Loi und Hong Hing Wing, aus dem Flaggenatteste, dem Logbuch, dem Original-Maschinenjournal, aus dem Teil der Untersuchungs-

[1]) V. § 37,3.

akten des beaufsichtigten Rats, betreffend die Abnahme der Schiffsglocke, dem Gutachten des Marine-Maschinen-Ingenieurs Hirano Katsuhiko über den Maschinenschaden an der Führungsstange und aus dem Chartervertrag.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Es werde Freigabe der zur Verhandlung stehenden Güter beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Dampfer sei am 17. November 1904 von Tsingtau abgefahren mit der Bestimmung, zuerst nach Niutschwang und dann über Tientsin nach Tschifu zu fahren. Das ergebe sich aus dem zwischen den Reklamanten und dem Schiffseigentümer abgeschlossenen Chartervertrag und den Ladescheinen. Ein Teil der Ladung sei für die Firma Bandinel & Co. in Niutschwang bestimmt gewesen und habe durch diese verkauft werden sollen; die anderen Güter seien für Telge, Schröter & Co. in Tientsin und Diederichsen, Jebsen & Co. in Tschifu bestimmt gewesen. Ein Transport der Güter nach Port Arthur sei nie beabsichtigt gewesen.

Für einen Dampfer mit dem Reiseziel Niutschwang habe es allerdings den Anschein, als ob der Dampfer von der Höhe des Shantung-Vorgebirges aus zu sehr nordöstlich in die offene See gesteuert habe; aber zu der Zeit habe der Dampfer Maschinenschaden gehabt und wäre bei seiner verminderten Fahrgeschwindigkeit und dem herrschenden NW-Wind in Strandungsgefahr gewesen, wenn er nicht einen von dem gewöhnlichen Kurs für Niutschwang nach NO abweichenden Kurs angenommen hätte. Auf Port Arthur sei aber niemals Kurs gehalten worden. Der Staatsanwalt führe in seinem Schriftsatz als Beweis für die beabsichtigte heimliche Fahrt nach Port Arthur die Tatsache an, daß Kisten, welche Milch und Seife enthielten, mit „Port Arthur" gezeichnet seien. Es sei jedoch kaum anzunehmen, daß jemand, der eine Blockade zu brechen vorhabe, selbst das Beweismaterial für dieses Vorgehen offenbaren würde. Deshalb sei jene Aufschrift auf den Kisten vielmehr ein Beweis dafür, daß der Dampfer die ihm vorgeworfene Absicht nicht gehabt habe. Daß ferner nach dem Lichten des Ankers während der Fahrt der Kapitän die Schiffsglocke habe abnehmen lassen, sei durchaus nicht mit einer Absicht, die Fahrt nach Port Arthur unbemerkt ausführen zu können, in Verbindung zu bringen; die Entfernung der Glocke, welche noch den alten Namen des Schiffes „Phalos" trug, habe vielmehr lediglich als ein gutes Omen für die Fahrt dienen sollen. Es sei ferner nicht erwiesen, daß die, aus den Niutschwang als Bestimmungshafen bezeichnenden und durchaus in Ordnung befindlichen Schiffspapieren sich als beabsichtigt ergebende Reise mit dem tatsächlich genommenen Kurs nicht in Einklang zu bringen sei. Des

weiteren liefere die Aufbringung des Dampfers auf offener See in einer Entfernung von 60 bis 70 Seemeilen von Port Arthur keine hinreichende Unterlage für die Behauptung, daß der Dampfer geplant habe, die Blockadelinie zu überschreiten und somit die Blockade zu brechen. Daher sei die Beschlagnahme unrechtmäßig.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Der fragliche Dampfer habe versucht, die Blockade zu brechen, zu einer Zeit, wo zweifellos die Blockade effektiv gewesen sei. Alle an Bord des Dampfers befindlichen Güter seien daher, weil es beabsichtigt gewesen sei, dieselben heimlich nach Port Arthur einzuführen, einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die allgemeinen völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuche kommen dahin überein, daß die Ladung von Schiffen, welche als Blockadebrecher handeln, einzuziehen sind, mit Ausnahme von solchen Gütern, welche Personen gehören, die von der Sache absolut keine Kenntnis hatten. Wenn nun Schiffe eine Blockade zu brechen vorhaben, so ist ein ganz gewöhnliches Mittel, um der Aufbringung zu entgehen, daß sie allerhand falsche Dokumente herstellen. So waren unter den Schiffspapieren des fraglichen Dampfers nur für einen Teil der Ladung Frachtscheine vorhanden, das Original-Maschinenjournal und die Reinschrift stimmten nicht überein, und auch das von dem Prozeßvertreter des Reklamanten beigebrachte Ladungsverzeichnis deckt sich nicht mit der vorhandenen Ladung. Daher kann die Echtheit aller dieser Dokumente nicht anerkannt werden. Was den Kurs des Dampfers angeht, so hat der Prozeßvertreter behauptet, daß der Dampfer, als er die Höhe des Shantung-Vorgebirges passiert hatte, Maschinenschaden erlitt, infolge dessen die Geschwindigkeit herabgesetzt wurde und der Dampfer in Gefahr kam, auf Land getrieben zu werden. Diese Behauptungen können jedoch in Anbetracht der Beweise, die sich aus den Protokollen der im Maschinenraum zur fraglichen Zeit beschäftigt gewesenen Chinesen und aus dem Original-Maschinenjournal ergeben, sowie der Beweise, die sich auf das Vorhandensein oder das Nichtvorhandensein des Maschinenschadens beziehen, nicht als richtig anerkannt werden. Es ist vielmehr klar erwiesen, daß der Dampfer auf der Höhe von Wei-hai-wei plötzlich den Kurs nach NO änderte und von da ab in der Richtung nach Port Arthur fuhr, während welcher Fahrt er aufgebracht wurde. Die Tatsache ferner, daß der Dampfer 60 bis 70 Seemeilen vor Port Arthur auf der See aufgebracht wurde, steht nicht dem Schlusse entgegen, daß es beabsichtigt war, mit demselben einen Blockadebruch auszuführen. Nach Aufführung aller der vorstehenden Tatsachen erübrige es sich, auf die anderen Verteidigungspunkte des Prozeßvertreters einzugehen. Da dem Charterer sowohl

wie dem Kapitän des fraglichen Dampfers bekannt war, daß zur fraglichen Zeit die Blockade seitens des japanischen Geschwaders bestand, und es anerkannt werden muß, daß der Dampfer zwecks Schleichimports die Blockade zu brechen beabsichtigte, so entscheidet das Gericht, da die Güter auf einem Schiff verladen worden waren, welches als Blockadebrecher anzusehen ist und da sie alle im Eigentum des Charterers dieses Blockadebrechers stehen, wie in der Urteilsformel auf Einziehung der gesamten Ladung.[2])

Verkündet im Prisengericht zu Sasebo am 1. März 1905 im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Ladungsverzeichnis des Dampfers „Veteran“.

Nr.	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender
1	Pelze	89 Kolli	Diederichsen, Jebsen & Co. in Tsingtau
2	Pelzmäntel	130 „	„
3	Stiefel	60 Kisten	„
4	Baumw. Beinkleider .	40 Kolli	„
5	Baumw. Hemden . . .	19 „	„
6	Gesalzenes Rindfleisch	1859 Fässer	„
7	Gesalzene Gemüse .	339 „	„
8	Tee	300 Kisten	„
9	Kartoffeln	379 Säcke	„
10	Kondensierte Milch .	335 Kisten	„
11	Fleischkonserven . .	1454 „	„
12	Tabak	68 „	„
13	Zigaretten	3 „	„
14	Streichhölzer . . .	78 „	„
15	Seife	1600 „	„
16	Arzneimittel	12 Fässer	„
17	„	1 Kollo i.Stroh	„
18	Schwefelsäure . . .	96 Kisten	„
19	Heilmittel	74 „	„

[2]) V. § 45.

Reklamanten: Die Prokuristen der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. in Tsingtau, China: Emil Walikoff und Werner Gleim.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Togiyamachi 41.

Am 1. März 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die Ladung des am 19. November 1904 38° 6' 36" nördlicher Breite und 122° 40' 30" östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tatsuta" aufgebrachten deutschen Dampfers „Veteran", ein Urteil gefällt, nach welchem diese, in dem der Entscheidung beigefügten Ladungsverzeichnis aufgeführte Ladung insgesamt einzuziehen ist. Gegen diese Entscheidung hat der Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter der Reklamanten Emil Walikoff und Werner Geim Berufung eingelegt. Diese Berufung ist von dem Oberprisengericht im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Ishibashi Tomokichi und deren Begründung sind folgende:

1. Das Urteil erster Instanz erblicke den Hauptbeweis dafür, daß das fragliche Schiff die Blockade zu brechen und nach Port Arthur zu gelangen beabsichtigt habe, in der alleinigen Tatsache, daß das Schiff auf der Höhe von Wei-hai-wei plötzlich seinen Kurs nach Nordost geändert habe. Diese Entscheidung entbehre jeder Grundlage, denn, wenn das Schiff von Wei-hai-wei nach Port Arthur zu gelangen vorgehabt habe, so wäre es besser gewesen, gleich von Wei-hai-wei aus nördlich zu fahren. Um nach Port Arthur zu gelangen, hätte es nicht nötig gehabt, Kurs auf Nordost in die Bai von Korea zu nehmen und so einen ungefähr viermal so langen Umweg zu machen. Ferner wäre, um die Blockade zu brechen, die Nachtzeit am geeignetsten gewesen und, wenn das fragliche Schiff ein derartiges Unternehmen vorgehabt hätte, so hätte es dazu von Wei-hai-wei um Mitternacht aufbrechen und direkt nach Port Arthur fahren müssen. Bei gesundem Menschenverstand könne man schwerlich annehmen, daß jemand anstatt dessen seinen Kurs auf Nordost ändern und, gerade als ob er es darauf anlege, von unseren Kriegsschiffen gesehen zu werden, bei Tagesanbruch an der Stelle, wo der Dampfer aufgebracht worden sei, umherfahren werde. Daher beruhten die dem erstinstanzlichen Urteil zugrunde gelegten und von demselben anerkannten Tatsachen auf Irrtum.

2. Da der Ort, an welchem das fragliche Schiff aufgebracht worden sei, von der Blockadelinie etwa 70 Seemeilen entfernt sei, so könne man es nicht als Tatsache ansehen, daß das Schiff die Blockadelinie zu überschreiten und in den Hafen einzufahren beabsichtigt habe. Wenn das Kriegsschiff die Aufbringung auf das sogenannte Repressionsrecht

stützen wolle, so erblickten die Reklamanten darin einen Mißbrauch dieses Rechts, denn eine, wie im vorliegenden Falle, auf einem von der Blockadelinie 70 Seemeilen entfernten Punkte erfolgte Aufbringung stehe nicht im Einklang mit Absatz 1 des Artikels 29 unserer Seeprisenordnung,[3]) die von Schiffen spreche, „welche die Blockadelinie überschreiten und in das Blockadegebiet eindringen oder einzudringen beabsichtigen". Schiffe, wie das fragliche, könnten, selbst wenn sie nach dem blockierten Hafen bestimmt seien, weil sie inzwischen noch reichlich Zeit hätten, diese Bestimmung aufzugeben oder zu ändern, nach einem rechtmäßigen völkerrechtlichen Grundsatze nicht zur Verantwortung gezogen werden. Dies um so weniger, wenn es nicht einmal klar bewiesen sei, ob der blockierte Hafen der Bestimmungshafen sei oder nicht. Deshalb müsse der Ort der Aufbringung in der Nähe der Blockadelinie liegen und, bevor ein solcher Punkt erreicht sei, könne das Repressionsrecht nicht als bestehend angesehen werden.

3. Unsere Seeprisenordnung sei lediglich eine vom Hauptquartier erlassene Verordnung, welche weder die Japaner, geschweige denn die Ausländer, allgemein zu kennen und zu befolgen verpflichtet seien. Daher sei die Frage, welche Stellung Japan zu der Blockade einnehme, nicht klar. Das Urteil erster Instanz besage in der Begründung der Entscheidung, daß die allgemeinen völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuche dahin übereinkämen, daß Schiffe, welche den Blockadezustand kennten und in der Absicht, in das Blockadegebiet einzudringen, sich demselben näherten, als Blockadebrecher anzusehen seien usw. Die Reklamanten müßten es aber abweisen, daß es eine ganz allgemeine Bestimmung oder ein ausnahmslos anerkannter Brauch des Völkerrechts sei, daß der noch unvollendete Akt schon als Blockadebruch anzusehen sei. Der europäische Kontinent erkenne als Prinzip an, daß nur der wirkliche Blockadebruch bestraft werden könne, daß aber, wenn das betreffende Schiff nicht auf frischer Tat oder wenn es vor Ausführung des Blockadebruchs betroffen würde, nicht als Blockadebrecher anzusehen sei. Es sei daher klar, daß der in Frage stehende Dampfer, weil er 70 Seemeilen von der Blockadelinie entfernt gewesen sei, nicht als Blockadebrecher abgeurteilt werden könne. Daher forderten die Reklamanten Verwerfung des erstinstanzlichen Urteils und eine Entscheidung auf Freilassung der Ladung des Dampfers „Veteran".

Der Staatsanwalt beim Sasebo-Prisengericht, Yamamoto Tatsurokuro, bringt hiergegen folgendes vor:

Da die Berufungsgründe in der vorliegenden Sache Wort für Wort mit den Berufungsgründen der Prisensache des Dampfers „Veteran" übereinstimmten, so wünsche er seine dort vorgebrachte Replik auf den vorliegenden Fall anzuwenden.

---

[3]) V.

Die vorliegende Entscheidung wird, wie folgt, begründet:

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist auf dem Dampfer „Veteran" verschifft worden.

Es ist unbestritten, daß der Kapitän des Dampfers am 17. November 1904 um Mitternacht Tsingtau verlassen hat und am 19. November um 4 Uhr morgens an einem Punkte 38° 6′ 30″ nördlicher Breite und 122° 40′ 30″ östlicher Länge von dem auf Blockadedienst befindlichen Kaiserlichen Kriegsschiff „Tatsuta" aufgebracht worden ist.

Punkt 1 der Berufung sagt, das Urteil erster Instanz erblicke den Hauptbeweis dafür, daß das in Frage stehende Schiff die Blockade zu brechen und nach Port Arthur zu gelangen beabsichtigt habe, in der alleinigen Tatsache, daß das Schiff auf der Höhe von Wei-hai-wei plötzlich seinen Kurs nach Nordost geändert habe, und erklärt die Entscheidung für völlig grundlos. Dem steht jedoch ein Telegramm des Oberstkommandierenden unserer vereinigten Kriegsflotte an den Kommandanten des Kriegshafens Sasebo entgegen, des Inhalts, daß sein Schiff am 19. November um 3 Uhr morgens in einer Entfernung von 32 Seemeilen S zu O 3/4 O von der Insel Yuentao bei nordwestlichem Kurs auf Backbord einen fast in derselben Richtung fahrenden Dampfer gesichtet, nach einiger Zeit die Schiffslichter außer Sicht verloren und sofort die „Tatsuta" auf die Suche geschickt habe, welche den Dampfer um 5 Uhr morgens gefunden habe usw. Nach diesem Telegramm kann die Vermutung, daß der fragliche Dampfer, als er auf der Höhe von Wei-hai-wei unser Kriegsschiff sichtete, seinen Kurs änderte, um aus dem Gesichtsfeld desselben zu gelangen und zu entweichen, nicht bezweifelt werden. Dies wird noch klarer, wenn man damit die Aussage des Steuermanns Wong Tak Sui und die Differenz der Zeit des „Veteran" und des Kriegsschiffs von ungefähr einer Stunde zusammenhält. Das Gericht ist demnach der Ansicht, daß der Dampfer schon vor Änderung seines Kurses auf Schleichfahrt nach Port Arthur begriffen war. Denn wenn der Dampfer nicht die Absicht des Blockadebruchs hatte, so lag keine Notwendigkeit vor, weshalb er seinen Kurs fast bis zur entgegengesetzten Richtung hätte ändern und die Flucht ergreifen sollen. Wenn er ferner nach Niutschwang zu fahren vorhatte, so hätte er von dem Punkte, wo er das Leuchtfeuer des Shantung-Vorgebirges 4 Seemeilen westlich sichtete, direkt in die Mitte der Liaotishan-Straße mit nordwestlichem Kurs steuern müssen. Wenn man nun die Entfernung des von dem Kriegsschiff gesichteten Backbordlichts zu dem gewöhnlichen Gesichtshorizont von 2 Seemeilen ansetzt und annimmt, daß der Ort, wo unser Kriegsschiff dasselbe am 19. November 3 Uhr morgens gesichtet hat, ungefähr in einer nördlichen Breite von 38° 1′ und einer östlichen Länge von 122° 26′, d. h., daß er von dem Punkte, wo man das Leuchtfeuer des Shantung-Vorgebirges westlich 4 See-

meilen ab sichtet, in der Richtung von N zu W $^1/_2$ W liegt, so weicht dieser Punkt von der Fahrrichtung nach Niutschwang ungefähr $2^1/_2$ Strich nach Osten ab, und der Bug des zu der Zeit mit unserm Kriegsschiff ziemlich in gleicher Richtung fahrenden Dampfers „Veteran" wies demnach auf den Hafeneingang von Port Arthur.

Der Kapitän behauptet ferner, daß durch Maschinenschaden seine Fahrgeschwindigkeit vermindert gewesen sei und daß er, um der Gefahr, auf Land getrieben zu werden, zu entgehen, die von dem gewöhnlichen Kurs abweichende Richtung einzuschlagen genötigt gewesen sei. Selbst wenn man der Tatsache, daß weder die Eintragung im Schiffsjournal mit der Wirklichkeit, noch auch die Kladde des Maschinenjournals mit der Reinschrift übereinstimmen, kein entscheidendes Gewicht beilegt, so muß doch demgegenüber gesagt werden, daß, da unbestrittenermaßen nur ein leichter Nordwest wehte, weder die Windverhältnisse noch auch die Position des Schiffes zum Lande, selbst bei etwas verminderter Fahrmöglichkeit, das Schiff nicht nötigten, einen besonderen Umweg zu nehmen, um der Gefahr des Auftreibens zu entgehen. Denn das Schiff hatte, wenn es nach Niutschwang fuhr, nur eine leichte Brise von vorn; achtern lag kein Land zum Auflaufen, und im Weiterfahren entfernte es sich von selbst allmählich von dem zu Backbord liegenden Land.

Ferner hat der Kapitän am Tage nach der Abreise von Tsingtau die Schiffsglocke abgenommen und von da ab keine Stunde mehr glasen lassen; er hat weiter, als er auf die Höhe von Wei-hai-wei kam, plötzlich den Kurs geändert und dem Bootsmann und den andern chinesischen Schiffsleuten, welchen damals der Verdacht kam, daß der Dampfer nach Port Arthur gehen solle, auf ihre diesbezüglichen Fragen keine Antwort gegeben, sondern sie geschlagen, so daß sie Verletzungen davontrugen; schließlich hat er als Drohung seinen Revolver abgeschossen; er hat währenddessen den neuangenommenen Kurs beibehalten, um erst später mit wiederum verändertem Kurs in die Richtung auf Port Arthur zuzufahren; ferner war es festzustellen, daß er erst einige Tage zuvor den Schiffskörper sowie die Boote schwarzgrau hat anstreichen lassen; zur Zeit der Beschlagnahme brannte die Toplaterne und die Backbordlaterne nur sehr schwach, und die Luken und alle sonstigen Stellen, aus denen Licht hätte herausdringen können, waren verschlossen. Alle diese Handlungen sind unzweifelhaft mit dem Zwecke vorgenommen, unserer Kontrolle Auge und Ohr zu benehmen. Alles dieses, sowie die Tatsache, daß das Schiff zur Zeit der Beschlagnahme mit dem Kurs NW $^1/_2$ W, d. h. auf Port Arthur, fuhr, sind ausreichend, um zu dem Schluß zu kommen, daß der Dampfer unter dem Schutze der Nacht die Blockade zu brechen und heimlich nach Port Arthur zu fahren vorhatte.

Daher ist Punkt 1 der Berufung unbegründet.

Im Punkt 2 der Berufung behaupten die Reklamanten, der Ort, an welchem das in Frage stehende Schiff aufgebracht worden sei, sei von der Blockadelinie etwa 70 Seemeilen entfernt, und es könne nicht als Tatsache angesehen werden, daß das Schiff die Blockadelinie zu überschreiten und in den Hafen einzufahren beabsichtigt habe. Die Aufbringung des hier in Frage stehenden Dampfers sei ein gründlicher Mißbrauch des Repressionsrechts, denn sie sei mit dem Absatz 1 des Artikels 29 unserer Seeprisenordnung, die von Schiffen spreche, „welche die Blockadelinie überschreiten und in das Blockadegebiet einbrechen oder einzubrechen beabsichtigen“, nicht in Einklang zu bringen. Schiffe, welche so weit wie das vorliegende von der Blockadelinie entfernt seien, könnten, selbst wenn sie nach dem blockierten Hafen bestimmt seien, nicht zur Verantwortung gezogen werden, da sie noch reichlich Zeit hätten, diese Bestimmung aufzugeben oder zu ändern. Da aber unsere Blockadeschiffe, die in ungefähr 10 Seemeilen Entfernung von der Küste aufrangiert waren, die darüber hinausliegende Meeresfläche abzufahren hatten und bei dieser Ausübung des Wachdienstes bis zu 30 Seemeilen und mehr südlich von der 22 Seemeilen von der Küste entfernt liegenden Insel Yuentao umherkreuzten, wo erwiesenermaßen der fragliche Dampfer von einem der Blockadeschiffe entdeckt wurde, so muß der Ort der Aufbringung als in der Nähe des Blockadegebiets befindlich erachtet werden. Es ist demnach klar, daß das in Frage stehende Schiff den Blockadebruch bereits begonnen hatte, und auch Punkt 2 der Berufung ist grundlos.

Da es ferner völkerrechtlich anerkannt ist, daß Schiffe, welche einen Blockadebruch begonnen haben, aufgebracht werden können, so ist auch Punkt 3 der Berufung hinfällig.

Da die zur Verhandlung stehenden Güter zur Zeit der Aufbringung Artikel dringenden Bedarfs für die in Port Arthur befindlichen feindlichen Truppen waren; sie ferner alle dem Charterer des Dampfers gehören; ferner der Charterer sowohl wie der Kapitän des Dampfers genaue Kenntnis von dem Bestehen der Blockade hatten, und endlich angenommen werden muß, daß diese einen Blockadebruch vorhatten, so ist das Erkenntnis der ersten Instanz auf Einziehung der gesamten Ladung gerechtfertigt.[4])

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 19. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

---

[4]) V. §§ 29 Ziffer 2 und 45.

Reklamant: Alonzo Albert Cox, englischer Staatsangehöriger, wohnhaft in London, England, New Cross, Waller Road Nr. 135.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „King Arthur", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „King Arthur" wird eingezogen.

Die Reklamation betreffend Ersatz von Schaden und Kosten wird abgewiesen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „King Arthur" steht im Eigentum des Reklamanten, des englischen Staatsangehörigen Alonzo Albert Cox, sein Heimatshafen ist Bombay in Britisch Indien, er führt die englische Handelsflagge und dient zum Gütertransport. Obwohl Cox, der selbst der Kapitän ist, gewußt hat, daß Port Arthur zu der fraglichen Zeit von dem japanischen Kriegsgeschwader blockiert wurde, hat er mit Absicht, sie nach dort einzuführen, ihm gehörige 50000 Sack Weizenmehl geladen und ist am 8. November 1904 unter der Vorgabe, nach Niutschwang zu fahren, von Bombay abgedampft. Am 12. Dezember desselben Jahres traf er 5 bis 6 Seemeilen auf der Höhe von Liaotishan auf der Halbinsel Liaotung ein russisches Kriegsschiff, welches ihn nach Port Arthur hineinführte. Nach Löschung der Ladung nahm er den deutschen Kaufmann Pauli und drei andere Personen an Bord, ließ sich aus eigenem Antriebe eine große Zahl von Briefen anvertrauen und fuhr am 19. d. M. von dort wieder ab. Auf der Reise nach Tschifu in China wurde er von dem auf Blockadedienst befindlichen Kaiserlichen Kriegsschiff „Asakiri" gesichtet, erhielt etwa um 11 Uhr abends desselben Tages etwa 12 Seemeilen auf der Höhe von Tschifu Order zu stoppen und wurde nach Tsunglo, einer Insel der Elliot-Gruppe, gebracht. Am 21. d. M., 8 Uhr morgens wurde er dort von dem gleichfalls auf Blockadedienst befindlichen Kaiserlichen Kriegsschiff „Otowa" mit Beschlag belegt.

Zu dieser Zeit war keine Ladung an Bord.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und die Bescheinigung über die an Bord befindlichen Güter des Stellvertreters des Kommandanten der „Otowa", Marineoberleutnants Kitamura Masakichi, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „King Arthur" Cox, des 1. Offiziers Triplet, des 2. Offiziers Reck, des 3. Offiziers Turner, des 1. Maschinisten Phillips, des 2. Maschinisten Johnson, des 3. Maschinisten Cooper, des Oberkochs Morris, der Passagiere Pauli, Liesecke, Oberbeck und Waehner, durch das Schiffszertifikat, das Tagebuch, Maschinenjour-

nal, Ausklarierungsattest, Ladungsverzeichnis, eine Bescheinigung der russischen Marinebehörden in Port Arthur über die Beschlagnahme des Schiffs, die dem Kapitän von Einwohnern Port Arthurs anvertrauten Briefe, ein Schreiben und einen Auftrag des russischen Offiziers Maltschenko an den Kapitän.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Prozeßvertreters sind folgende.

Das zur Verhandlung stehende Schiff sei auf der Reise nach Niutschwang von einem russischen Kriegsschiff beschlagnahmt und nach Port Arthur geschafft worden. Es sei daher nicht in die Blockade eingebrochen.[1]) Dies gehe auch aus der Bescheinigung der russischen Marinebehörden über die Beschlagnahme hervor.

Ferner habe das Schiff sowohl bei der Einfahrt als bei der Ausfahrt von Port Arthur keinerlei Hinderung durch japanische Kriegsschiffe erfahren. Es habe seine Fahrt dorthin unbehindert ausgeführt und habe erst nach der Ausfahrt auf der See bei Tschifu ein japanisches Kriegsschiff getroffen. Danach zu urteilen, sei die Blockade der Liaotung-Halbinsel nicht effektiv gewesen. Aber auch angenommen, sie sei effektiv gewesen und das zur Verhandlung stehende Schiff habe sie gebrochen, so sei sie doch jetzt noch vor Erlaß der Entscheidung in dieser Sache schon aufgehoben. Daher sei es billig, entsprechend der Entscheidung in dem Fall „Lisette", wo es heiße, daß nach Auflösung der Blockade ein Bedürfnis für Bestrafung, um künftige Übertretungen zu verhüten, nicht vorliege, das zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben.

Es werde beantragt, daß das zur Verhandlung stehende Schiff mit seiner gesamten Ausrüstung freigegeben werde und daß die infolge der Beschlagnahme erlittenen Verluste und Kosten ersetzt würden.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Das zur Verhandlung stehende Schiff habe die Blockade gebrochen, welche erwiesenermaßen zu der Zeit effektiv gewesen sei. Daher müsse auf Wegnahme des Schiffes entschieden werden. Der Antrag auf Ersatz des Schadens sei abzuweisen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist allgemein bekannt, daß der Schiffsverkehr mit Niutschwang jedes Jahr um Mitte Dezember unterbrochen wird. Daher ist es durchaus unglaubwürdig, daß das zur Verhandlung stehende Schiff zu dieser Zeit, ohne einen bestimmten Besteller zu haben, es unternommen haben sollte, eine große Menge Weizenmehl dorthin zu befördern. Wenn man ferner überlegt, daß das Schiff sich auf dem von der gewöhnlichen Fahrroute nach Niutschwang ab gelegenen Punkte von 5 bis 6 Seemeilen von Liaotishan befunden hat, so muß man annehmen, daß der

[1]) V. § 29.

Bestimmungsort des Schiffs nicht Niutschwang war. Der Kapitän behauptet, daß er, bis er die Erlaubnis, Port Arthur zu verlassen, erhalten habe, erwartet habe, daß die Russen sein Schiff einziehen würden. Wenn man aber erwägt, daß er bereits vor Empfang der Abfahrtserlaubnis vier deutsche Kaufleute, die Port Arthur zu verlassen wünschten, an Bord genommen und auf eigenes Angebot sich viele Briefe hat anvertrauen lassen, so muß man zu dem Schluß kommen, daß es von vornherein bestimmt war, daß das Schiff Port Arthur nach Löschen seiner Ladung verlassen sollte und daß dies nicht erst nach Empfang der Erlaubnis der russischen Behörden abgemacht worden ist.

Es ist völkerrechtliches Prinzip, aufgebrachte Schiffe der Entscheidung von Prisengerichten zu unterwerfen. Obwohl aber das zur Verhandlung stehende Schiff in Port Arthur keinerlei Untersuchung durch russische Beamte — von einem Prisengericht nicht zu reden — unterworfen worden ist, hat doch der Kapitän dagegen keine Einwendungen gemacht. Der von dem Reklamanten beigebrachten Bescheinigung der russischen Marinebehörden in Port Arthur, daß das Schiff mit Beschlag belegt gewesen sei, ist kein Glauben beizumessen. Man muß im Gegenteil annehmen, daß diese Bescheinigung auf der einen Seite geplant war, um die Ausfahrt zu sichern, auf der anderen Seite als Beweismaterial dafür dienen sollte, daß der Import ausgeführt worden sei. Es ist daher ersichtlich, daß das Schiff nicht von einem russischen Kriegsschiff beschlagnahmt worden, vielmehr nach Ausfuhr eines Schleichimports wieder von Port Arthur ausgefahren ist.

Der Reklamant bringt vor, daß das zur Verhandlung stehende Schiff frei nach Port Arthur ein- und von dort wieder ausgefahren, die Blockade also nicht effektiv gewesen sei. Es kann aber den Tatsachen nach nicht im geringsten bezweifelt werden, daß die Blockade über die Südküste von Liaotung, welche der Oberstkommandierende der vereinigten japanischen Kriegsflotte in seiner Erklärung vom 26. Mai 1904 verhängt hat, immer in effektivem Zustand erhalten worden ist. Außerdem ist es ein völkerrechtlich fest bestimmter Grundsatz, daß die Tatsache, daß gelegentlich einige Schiffe der Kontrolle der Kriegsflotte entgehen und die Blockadelinie passieren, kein Präjudiz gegen die Effektivität der Blockade bildet.[2])

Der Reklamant zieht die Entscheidung des Falls „Lisette" an und sagt, daß die Blockade über Liaotung schon vor diesem Urteil aufgehoben worden sei,[3]) das zur Verhandlung stehende Schiff daher freigegeben werden müsse. Da aber der von dem Reklamanten angezogene Passus der erwähnten Präcedenzentscheidung lediglich die Freigabe eines Schiffes begründet, welches nach Aufhebung der Blockade beschlagnahmt wurde, so kann dieser Fall nicht als Präcedenz

---

[2]) V. § 21. — [3]) V. § 31.

für den vorliegenden angezogen werden, wo das Schiff beschlagnahmt wurde, während die Blockade bestand. Ein genauer Vorgang des vorliegenden Falls ist vielmehr der der „Charlotte Sophia", welche gerade wie die „Lisette" die Blockade gebrochen hatte, aber während des Bestehens derselben aufgebracht und schließlich eingezogen wurde.

Das zur Verhandlung stehende Schiff ist, nach allem zu urteilen, ohne einen rechtmäßigen Grund zu haben, nach Port Arthur ein-[4]) und von dort wieder ausgefahren.[5]) Es hat demnach die Blockade des japanischen Geschwaders gebrochen und das Völkerrecht erkennt es als recht und billig, daß es mitsamt der ihm zugehörigen Ausrüstung eingezogen werden kann.[6])

Des weiteren macht der Reklamant Anspruch auf Ersatz des durch die Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Schiffs erlittenen Verlustes und der Kosten. Dies gehört aber nicht zur Entscheidungskompetenz des Prisengerichts und die Reklamation über diesen Punkt wird demnach abgewiesen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 9. März 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften).

Reklamant: Der englische Staatsangehörige Alonzo Albert Cox, wohnhaft in London, England, New Croß Waller Road Nr. 135.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Hatakeyama Shigeakira, Hiradomachi Nr. 18.

Am 9. März 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „King Arthur", welcher am 19. Dezember 1904 auf der See bei Tschifu in China von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asakiri" beschlagnahmt worden ist, ein Urteil erlassen, in welchem auf Einziehung des Dampfers und Abweisung des Antrags auf Ersatz des Schadens und der Kosten erkannt worden ist. Der Reklamant Alonzo Albert Cox hat gegen den Teil der Entscheidung, welcher die Einziehung des Dampfers ausspricht, durch den Rechtsanwalt Hatakeyama Shigeakira als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

[4]) V. § 29,1. — [5]) V. § 27,1. — [6]) V. § 45.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Hatakeyama Shigeakira und deren Gründe sind folgende:

1. Da das zur Verhandlung stehende Schiff, auf der Reise nach Niutschwang begriffen, von einem russischen Torpedoboot aufgebracht und nach Port Arthur geführt worden sei, so habe es die Blockade nicht gebrochen.

Das Urteil erster Instanz habe angenommen, daß

> der Reklamant, obwohl er gewußt habe, daß Port Arthur zu der fraglichen Zeit von dem japanischen Kriegsgeschwader blockiert gewesen sei, mit der Absicht, sie nach dort einzuführen, ihm gehörige 50 000 Sack Weizenmehl geladen habe und am 8. November 1904 unter der Vorgabe, nach Niutschwang zu fahren, von Bombay abgedampft sei und am 12. Dezember desselben Jahres 5—6 Seemeilen auf der Höhe von Liaotishan auf der Halbinsel Liaotung ein russisches Kriegsschiff getroffen habe. Dies habe ihn nach Port Arthur hineingeführt, wo die Ladung gelöscht worden sei.

Ferner habe das Urteil erster Instanz entschieden, daß

> es von vornherein bestimmt gewesen sei, daß das Schiff Port Arthur nach dem Löschen seiner Ladung habe verlassen sollen, und daß dies nicht erst nach Empfang der Erlaubnis der russischen Behörden abgemacht worden sei.

Dieser Annahme sei jedoch nur zugrunde gelegt, daß

> der Kapitän behauptet habe, daß er bis zum Empfang der Erlaubnis, Port Arthur zu verlassen, erwartet habe, daß die Russen sein Schiff einziehen würden, während er doch bereits vor Empfang der Abfahrtserlaubnis vier deutsche Kaufleute, die Port Arthur zu verlassen gewünscht hätten, an Bord genommen habe und auf eigenes Angebot sich viele Briefe habe anvertrauen lassen.

Aus den von dem Gericht angezogenen Schriftstücken gehe jedoch hierfür keinerlei Beweis hervor.

Nach der japanischen Seeprisenordnung[7]) § 66 müsse bei Entscheidung über die Frage, ob ein Schiff aufzubringen sei oder nicht, die Art des Schiffes, seine Ausrüstung, seine Ladung, seine Papiere, der Kapitän, die Mannschaft und deren Aussagen berücksichtigt werden. Auch sei es ein allgemeiner völkerrechtlicher Grundsatz, daß in Prisenangelegenheiten der Beweis sich beschränken solle auf die Schiffspapiere und die Aussagen des Kapitäns, der Offiziere und der sonst zur Zeit der Beschlagnahme an Bord befindlichen Personen und daß darüber nicht hinausgegangen werden dürfe; ferner daß die Beweis-

[7]) V.

last dafür, daß eine neutrale Person die Neutralität gebrochen habe, dem obliege, der die Beschlagnahme ausführe. Das Urteil erster Instanz habe aber die Beweislast umgedreht, willkürlich angenommen, daß die Schiffspapiere nicht die Wahrheit angäben und von vornherein entschieden, daß der Reklamant die Blockade verletzt habe. Diese Annahme von Tatsachen, die sich nicht auf dem Recht entsprechende Beweise stützten, verstoße nicht nur gegen den Wortlaut der Seeprisenordnung und die Doktrinen des Völkerrechts, sondern kollidiere auch mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Sie sei daher widerrechtlich.

2. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß

> es nicht glaubwürdig sei, daß das Schiff um die Mitte Dezember, d. h. zu einer Zeit, wo jedes Jahr der Verkehr nach Niutschwang gesperrt sei, den Import einer großen Menge Weizenmehl vorgehabt haben solle.

Da aber das Schiff Bombay am 8. November verlassen habe, so hätte es Niutschwang vor Mitte Dezember erreichen müssen, wenn es nicht unterwegs Maschinenschaden gehabt hätte und wegen der Reparaturen sich verspätet gehabt hätte. Wenn man sich überlege, daß trotz dieser Verspätung die Beschlagnahme durch das russische Kriegsschiff am 12. Dezember erfolgt sei, so sei es unbegründet, wenn das Urteil sage, daß es unglaubwürdig sei, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, obwohl es gewußt habe, daß zu dieser Zeit der Schiffsverkehr nach Niutschwang gesperrt sei, dennoch zu dieser Zeit einen Import nach dort vorgehabt haben solle.

Da ferner die Weizenmehleinfuhr nach Nordchina jährlich stark zunehme, so könne die Menge des Weizenmehls, welche auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladen gewesen sei, nicht als ein für die Einfuhr nach Niutschwang zu großes Quantum angesehen werden.

3. Das Urteil erster Instanz erkläre,

> man müsse daraus, daß das Schiff bis zu 5 oder 6 Seemeilen auf der Höhe von Liaotishan gelangt sei, da dieser Ort nicht auf der gewöhnlichen Fahrlinie nach Niutschwang liege, annehmen, daß der Bestimmungsort nicht Niutschwang gewesen sei.

Wenn aber das zur Verhandlung stehende Schiff mehr oder weniger von der üblichen Fahrroute abgewichen sei, so habe das seinen Grund darin, daß es Maschinenschaden erlitten und einen Teil seiner Fahrgeschwindigkeit eingebüßt gehabt habe. Wenn man überdies eine Seekarte ansehe, so finde man, daß die Route den direkten Weg von Bombay nach Niutschwang darstelle, der für alle gewöhnlichen Handelsschiffe die geeignetste Fahrlinie sei. Daher sei die Darlegung des Urteils erster Instanz über diesen Punkt unhaltbar.

4. Das Urteil erster Instanz besage, daß

> es völkerrechtliches Prinzip sei, aufgebrachte Schiffe der Entscheidung von Prisengerichten zu unterwerfen; daß aber der Kapitän, obwohl das zur Verhandlung stehende Schiff in Port Arthur keinerlei Untersuchung durch russische Beamte — von einem Prisengericht nicht zu reden — unterworfen worden sei, dagegen keinerlei Einwendungen gemacht habe. ..... Es sei daher ersichtlich, daß das Schiff nicht von einem russischen Kriegsschiff beschlagnahmt worden sei, vielmehr nach Ausführung eines Schleichimports wieder von Port Arthur ausgefahren sei.

Daß aber das zur Verhandlung stehende Schiff in Port Arthur nicht der Untersuchung durch ein russisches Prisengericht oder sonstige russische Beamte unterworfen worden sei, habe seinen Grund darin, daß nach der damaligen militärischen Lage Port Arthurs die Einziehung des Schiffes den Militärbehörden lediglich Verwicklungen und Unbequemlichkeiten bereitet haben würde, ohne für sie von irgendwelchem Vorteil zu sein. Da es klar gewesen sei, daß zu der Zeit die Verteidigung Port Arthurs nicht mehr lange habe fortgeführt werden können, so sei es, anstatt ein kleines Fahrzeug wie das in Frage stehende einzuziehen, vielmehr durchaus das zweckmäßigste Verfahren gewesen, die auf demselben befindlichen Lebensmittel zu nehmen, das Schiff aber selber sofort wieder aus dem Hafen fortzuschicken. Daraus, daß anderseits der Dampfer den Wunsch gehabt habe, möglichst schnell einen so gefährlichen Hafen zu verlassen, und überstürzt auf die See entwichen sei, dem Schiff den Vorwurf einer Verletzung des öffentlichen Rechts zu konstruieren, sei doch ungeheuerlich.

5. Das Urteil erster Instanz behaupte, das zur Verhandlung stehende Schiff habe die Blockade gebrochen. Der Reklamant habe aber, wie oben dargetan, niemals die Absicht des Blockadebruchs gehabt. Selbst aber angenommen, eine solche Absicht habe vorgelegen, so sei doch die Blockade von Port Arthur nicht effektiv gewesen. Um nämlich eine nach dem Völkerrecht effektive Blockade herzustellen, müsse man ständig Kriegsschiffe aufstellen und dieselben in hinreichend kleiner Entfernung halten, um offenbar für das Einfahren in diesen Bereich eine Gefahr zu schaffen. Die Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 schreibe vor, daß zur Effektivität einer Blockade eine Macht unterhalten werden müsse, die ausreiche, um Annäherungen an die feindliche Küste abzuwehren. Wenn daher die Kontrollschiffe zu anderen Zwecken benutzt würden oder aus anderen Gründen die Kontrolle nicht ausreiche, so stünden den Neutralen, wenn dies auch nur eine kleine Zeit andauere, mit Bezug auf das Blockadegebiet die gewöhnlichen

Freiheiten des Handelsverkehrs zu. Dies sei auch in dem § 21 der japanischen Seeprisenordnung nicht anders geregelt.

Das Urteil erster Instanz sage mit Bezug auf den vorliegenden Fall, daß das zur Verhandlung stehende Schiff

> in einer Entfernung von 5 bis 6 Seemeilen von Liaotishan ein russisches Kriegsschiff getroffen habe und unter dessen Führung nach Port Arthur hineingelangt sei usw.

Wenn aber ein feindliches Schiff bis zu 5 oder 6 Seemeilen von dem blockierten Hafen in der offenen See umherkreuzen und nach Gefallen ein Handelsschiff beschlagnahmen, dies in den Hafen ziehen, die Ladung landen und das Schiff wieder aus dem Hafen fortschicken könne, so sei von einem Blockadezustand nicht zu reden. Überdies habe das zur Verhandlung stehende Schiff von seiner Abfahrt aus Port Arthur an bis in die kleine Entfernung von zwölf Seemeilen von Tschifu, wo es von dem japanischen Kriegsschiff gesichtet worden sei, auch nicht den Schatten eines japanischen Kriegsschiffs gesehen.

Wenn man erwäge, daß ein feindliches Schiff so bis weit in die offene See hinaus fahre und ein Handelsschiff nehme und daß dieses Handelsschiff bei klarem Wetter ungehindert wieder ausfahren und so weit als bis in die See von Tschifu habe gelangen können, so sei die Blockade von Port Arthur zu dieser Zeit nicht effektiv gewesen.

6. Wenn auch ein Schiff, welches eine Blockade gebrochen habe, bis zur Vollendung der Rückreise jederzeit der Aufbringung unterworfen sei, so könne doch ein Schiff, wenn die Blockade vor seiner Wegnahme aufgehoben werde, nicht weggenommen oder bestraft werden. Das gehe klar aus der Entscheidung in dem „Lisette"-Fall hervor, wo es heiße, daß nach Auflösung der Blockade die zum Zwecke der Vermeidung künftiger Übertretungen geschaffene Strafbestimmung nicht angewandt werden dürfe. Freilich sei die „King Arthur" vor der Bekanntmachung der Aufhebung der Blockade aufgebracht worden, jedoch sei noch bis nach Aufhebung der Strafbestimmung das Prisenverfahren nicht in Angriff genommen gewesen. Der Zweck, weshalb ein kriegführender Staat neutrale Schiffe, die eine Blockade gebrochen hätten, wegnehme, sei nicht der, die Güter für sich anzusammeln oder den neutralen Eigentümer zu bestrafen, sondern lediglich der, die Blockade durchzuführen. Daher müsse die „King Arthur", obwohl vor der Aufhebung der Blockade aufgebracht, weil sie die Übertretung zu wiederholen nicht in der Lage sei, gerade wie ein Schiff, welches nach Aufhebung der Blockade aufgebracht worden sei, freigegeben werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Y a m a m o t o T a t s u r o k u r o, sind folgende:

1. Der Reklamant habe eine Bescheinigung der russischen Marinebehörden in Port Arthur über seine Beschlagnahme beigebracht und

behaupte, da das Schiff von einem russischen Kriegsschiff beschlagnahmt und vorgeführt worden und die Ladung von Weizenmehl eingezogen sei, so habe es einen Blockadebruch nicht begangen. Aber bei den Schiffen, welche die Blockade brächen, um Schleichimporte nach Port Arthur auszuführen, sei es ganz gebräuchlich, bis Liaotishan zu fahren, dort zu signalisieren und sich dann von einem aus dem Hafen herauskommenden Torpedoboot hineinführen zu lassen. Auch bei dem von diesem Prisengericht verurteilten Dampfer „George" [8]) sei es so gemacht worden. Aber selbst wenn man annehme, daß das Schiff wirklich aufgebracht worden sei, so hätte nach völkerrechtlichem Brauch auf jeden Fall ein prisengerichtliches Urteil ergehen müssen und auch die Ladung hätte nicht willkürlich eingezogen werden können. Der Kapitän und Reklamant habe jedoch ganz klar ausgesprochen, daß das Schiff keinerlei Untersuchung durch irgendwelche russische Behörden — von einem Prisengericht nicht zu reden — unterworfen worden sei. Dagegen habe er, ehe noch das Löschen beendet gewesen sei, vier deutsche Kaufleute, welche Port Arthur zu verlassen gewünscht hätten, an Bord genommen und sich aus eigenem Antrieb viele Briefe anvertrauen lassen. Alles dies seien Spuren des Beweises, daß der Kapitän schon damals im voraus gewußt habe, daß er nach Vollendung des Löschens seiner Ladung würde abreisen müssen, und aus ihnen ergebe sich ganz klar, daß die Bescheinigung über die Aufbringung nur ein Mittel sei, das bezwecke, auf der einen Seite die Ausfahrt zu sichern, auf der anderen dazu dienen solle, die Ausführung des Schleichimports nachzuweisen.

Ferner müsse es einem Seemann bekannt sein, daß zur Zeit, als das Schiff die Reise gemacht habe, der Hafen von Niutschwang zugefroren und daher der Schiffsverkehr gesperrt gewesen sei. Da dies dem Kapitän auch bekannt sei, so könne man nur annehmen, daß Niutschwang lediglich als Bestimmungsort vorgegeben worden sei, in Wirklichkeit aber das Schiff einen Schleichimport nach Port Arthur ausgeführt habe, wobei es nach der Ausfahrt von dort von einem Kaiserlichen Kriegsschiff aufgebracht worden sei.

2. Der Reklamant vertrete die Ansicht, daß die Blockade von Port Arthur nicht für effektiv angesehen werden könne, da das zur Verhandlung stehende Schiff dort frei ein- und ausgefahren sei. Die Effektivität einer Blockade bedinge keineswegs die Verwendung einer Macht, die die Hafenzufahrt absolut versperre. Es genüge vielmehr, daß eine Streitmacht aufgestellt würde, welche ausreiche, um Annäherungen an die feindliche Küste erfolgreich abwehren zu können. Es sei aber klar erwiesen, daß die in der Erklärung des Kommandierenden der japanischen Kriegsflotte über die Südküste von Liaotung verhängte Blockade immer mit hinreichenden Mitteln effektiv erhalten worden sei.

---

[8]) VI, 20.

Ferner sei es von der Wissenschaft und den Präcedenzen in gleicher Weise anerkannt, daß, wenn auch hin und wieder das eine oder andere Schiff der Gefahr trotzend ungehindert in das Blockadegebiet habe einfahren oder aus demselben ausfahren können, dies keinen Grund bilde, um die Blockade für nicht effektiv erklären zu können. Daher sei es unbestreitbar, daß man aus dem einen Fall, daß das zur Verhandlung stehende Schiff der Kontrolle der Kriegsschiffe und Torpedoboote habe entgehen und unbehindert die Blockadelinie passieren und in das Blockadegebiet eindringen können, nicht schließen könne, daß die Blockade nicht effektiv gewesen sei.

3. Das Urteilsbeispiel der „Lisette“ beziehe sich auf eine Aufbringung nach Aufhebung der Blockade und könne nicht als Präcedenzfall für die vorliegende, während des Bestehens der Blockade ausgeführte Beschlagnahme angezogen werden.

Die Berufung sei demnach nicht begründet, das Urteil der ersten Instanz dagegen zutreffend und nicht zu beanstanden. Daher sei die Berufung zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Im ersten Punkt der Berufung macht der Reklamant im wesentlichen geltend, daß das Urteil erster Instanz annehme, das zur Verhandlung stehende Schiff sei nicht von einem russischen Kriegsschiff aufgebracht worden und habe die Blockade gebrochen. Als Grundlage hierfür diene ihm die Tatsache, daß der Dampfer vor Empfang der Abfahrtserlaubnis deutsche Kaufleute, die Port Arthur zu verlassen gewünscht hätten, an Bord genommen habe und sich auf eigenen Antrieb viele Briefe habe mitgeben lassen. Weitere wichtige Beweise habe es nicht festgestellt.

Aus den vielen, in dem Urteil erster Instanz aufgestellten Beweisen geht jedoch klar hervor, daß es sich nur auf diese Tatsachen gestützt hat, um zu der Entscheidung, daß Blockadebruch vorliege, zu gelangen. Punkt 1 der Berufung ist daher unbegründet.

Der Verkehr mit Niutschwang hört in jedem Jahre in den Tagen vom 27. November bis zum 6. Dezember auf. Das zur Verhandlung stehende Schiff ist am 8. November von Bombay abgefahren. Nach den Papieren zu urteilen, ist die höchste Geschwindigkeit desselben ungefähr $7^1/_2$ Knoten. Der Dampfer würde also, ohne irgendwo anzulaufen, ohne Maschinenschaden zu haben, in ununterbrochener Fahrt, wenn er den kürzesten Weg von etwa 5250 Seemeilen zwischen Bombay und Niutschwang genommen hätte, etwa 29 Tage gebraucht haben. Die Zeit seiner Ankunft in Niutschwang hätte also nach Eintritt der Sperre des Schiffsverkehrs fallen müssen. Daher ist es durchaus unglaubwürdig, daß das Schiff, ohne einen Besteller zu haben, unter solchen Umständen eine so große Menge Weizenmehl nach Niutschwang einzuführen vor-

gehabt haben sollte. Vielmehr ist es aus der Tatsache, daß das Schiff aus dem gewöhnlichen Kurs nach Niutschwang heraus bis 5 oder 6 Seemeilen auf die Höhe von Liaotishan gefahren ist, zu vermuten, daß Niutschwang nicht der Bestimmungsort gewesen ist.

Der Reklamant behauptet in seiner Berufungsschrift, daß das Schiff mehr oder weniger von dem gewöhnlichen Fahrweg abgewichen sei, müsse auf einen von ihm erlittenen Maschinenschaden und die verringerte Fahrgeschwindigkeit zurückgeführt werden. Bei seiner Vernehmung hat jedoch der Kapitän als Grund hierfür die Stromverhältnisse, die Unfähigkeit des Steuerers und Ungenauigkeit des Kompasses angegeben. Diese Widersprüche deuten darauf hin, daß es sich hier um unglaubwürdige Ausreden handelt und daß die Annahme des Urteils erster Instanz, der Bestimmungsort sei nicht Niutschwang gewesen, zutreffend ist. Daher sind die Punkte 2 und 3 der Berufung beide unbegründet.

Es ist völkerrechtliche Regel, daß die Entscheidung über aufgebrachte Schiffe und Güter im Wege einer prisengerichtlichen Untersuchung zu geschehen hat und daß sie nicht willkürlich eingezogen werden können. Wenn auch die militärische Lage Port Arthurs zur Zeit der Ankunft des zur Verhandlung stehenden Schiffes so gewesen sein mag, wie sie der Reklamant darstellt, so kann doch nicht angenommen werden, daß die russische Marine neutrales Gut einziehen würde, ohne mit Bezug auf dasselbe eine prisengerichtliche Untersuchung vorzunehmen. Der Behauptung des Reklamanten, daß das Schiff von einem russischen Kriegsschiff beschlagnahmt worden ist und keinen Transport nach Port Arthur beabsichtigt und daher die Blockade nicht gebrochen hat, kann demnach kein Glauben geschenkt werden. Daher ist auch Punkt 4 der Berufung unbegründet.

Die am 26. Mai 1904 von dem Oberkommandierenden der vereinigten japanischen Kriegsflotte bekanntgemachte Blockade über die Südküste von Liaotung ist seit der Zeit mit hinreichenden Mitteln ausgeübt worden, um ihren Zweck zu erreichen. Es war zum unmittelbaren Blockadedienst bei Port Arthur in einer Ausdehnung von ungefähr 20 Seemeilen entlang der Küste stets eine große Anzahl von Kriegsschiffen aufgestellt. An dem Tage, an welchem das zur Verhandlung stehende Schiff in Port Arthur einlief, waren 3 Schlachtschiffe, 10 Kreuzer, 9 Torpedozerstörer und Torpedoboote; am Tage, an welchem das Schiff aufgebracht wurde, also am 19. Dezember, 9 Torpedozerstörer, 8 Kreuzer und 1 Schlachtschiff in einer Entfernung von ungefähr 10 Seemeilen aufgestellt, und außer diesen ließ man noch andere Schiffe zur Ausübung des Blockadedienstes umherkreuzen. Daraus wird es offenbar, daß die Blockade in effektivem Zustand gehalten worden ist. Wenn das zur Verhandlung stehende Schiff zufällig bis vor Port Arthur hat

gelangen. können, so ist ihm das gelungen, indem es sich der Kontrolle des Blockadegeschwaders entzog und so durch die Blockadelinie hindurchkam. Es kann aber nicht behauptet werden, daß es dabei keine Gefahr gelaufen sei. Da demnach die Behauptung des Reklamanten, die Blockade über die Südküste von Liaotung sei nicht effektiv gewesen, mit den Tatsachen in Widerspruch steht, so ist auch Punkt 5 der Berufung unbegründet.

Ferner ist es völkerrechtlich anerkannt, daß, wenn ein vollendeter Blockadebruch vorliegt, das Schiff, welches die Blockade verletzt hat, wenn es während der Dauer der Blockade aufgebracht wird, gleichgültig, ob die Blockade zur Zeit der Untersuchung noch fortbesteht oder nicht, eingezogen werden kann. Daher ist auch Punkt 6 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 11. Juli 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschrift).

Reklamant: William Robert Rea, Reeder des Dampfers „Roseley“, wohnhaft in Belfast, Provinz Antrim in Irland, England, Donegal Quay Nr. 19, vertreten durch David M. Robertson, Kapitän des Dampfers „Roseley“, wohnhaft in Tayport, England, Queens Street.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Roseley“, wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Roseley“ wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Roseley“ steht im Eigentum des Reklamanten, des englischen Staatsangehörigen William Robert Rea, er führt die englische Flagge und dient zum Gütertransport. Der Kapitän David M. Robertson lud Anfang November 1904 zur Beförderung nach Wladiwostok in Rußland in Barry, England, 6462 Tons Cambrische Kohle. In dem Chartervertrag wurde fälschlich als Reiseziel Hongkong, Shanghai oder Kiautschou angegeben. Am 11. d. M. fuhr der Dampfer

von Barry ab, lief Singapore und Hongkong an, wo er stets fälschlich angab, er führe nach Shanghai, so daß ihm Ausklarierungspapiere für Shanghai gegeben wurden. Am 5. Januar 1905 verließ er Hongkong und fuhr, ohne Shanghai anzulaufen, direkt weiter nach Wladiwostok. Er machte absichtlich einen Umweg, als ob er nach Shimonoseki führe, passierte die östliche Straße von Shimonoseki,[1]) änderte dann plötzlich seinen Kurs und wurde am 12. d. M., 12 Uhr 15 morgens, auf der Fahrt nach Wladiwostok begriffen, auf 36° 18' n. Br. und 130° 52' ö. L., weil er Konterbande führte, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa", Kapitänleutnants Ando Shokyo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Roseley", David M. Robertson, des 1. Offiziers Adam Harry Brown und des 1. Maschinisten Robert James Thompson, das Schiffszertifikat, Privatschiffsjournal, die Ausklarierungspapiere, den Chartervertrag und das Konnossement.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe als Eigentümer des Dampfers „Roseley" am 1. November 1904 mit dem Vertreter des russischen Staatsangehörigen E. A. Grabowski, der Aktiengesellschaft Pyman and Watson in London einen Vertrag geschlossen, laut welchem das Schiff zum Transport von Steinkohlen von Barry in England nach Hongkong, Shanghai oder Kiautschou gechartert worden sei. Wenn das zur Verhandlung stehende Schiff nach anderen als den in dem Chartervertrag benannten Bestimmungshäfen gereist sei, so sei das auf Maßnahmen des Charterers oder Absenders hin geschehen. Der Reklamant und Reeder habe daran weder Anteil gehabt noch darum gewußt. Da die Güter nicht im Eigentum das Reklamanten stünden, so könne das Schiff, wenn auch die Ladung Konterbande sei, nicht mit dieser zusammen eingezogen werden. Da ferner der Reklamant bei Abreise des Schiffs von Barry keinerlei Kenntnis davon gehabt habe, daß das Schiff nach anderen als den in dem Chartervertrag bestimmten Häfen fahren würde, so könne man darin, daß die Schiffspapiere nicht Wladiwostok als Bestimmungshafen angäben, einen betrügerischen Plan, um der Aufbringung zu entgehen, nicht erblicken. Selbst aber einmal angenommen, es sei als Mittel zur Erreichung dieses Zweckes geschehen, so sei dies eine Handlung des Charterers oder des Absenders, welchen der Besitz des Schiffes und der Befehl und die Kontrolle der Besatzung zustehe. Da der Reklamant hieran keinen Teil habe, so könne man nicht

---

[1]) Müßte heißen: östliche Straße des Tsushimakanals.

sagen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande geladen habe.

Aus diesen Gründen werde Freigabe des Schiffes beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Steinkohle nach Wladiwostok, einem militärischen Stützpunkt Rußlands, bestimmt sei und es offenbar sei, daß sie für den Kriegsgebrauch des Feindes hätte geliefert werden sollen, so sei sie Konterbande. Da ferner die Schiffspapiere des Dampfers, auf dem die Ladung verschifft sei, gefälschte Angaben enthielten, so müsse das Schiff eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist in den Bestimmungen und in der Praxis des Völkerrechts anerkannt, daß Schiffe, welche unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande führen, eingezogen werden können. [2])

Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes ist aber cambrische Kohle, wie sie gegenwärtig ausschließlich von Kriegsschiffen gebraucht wird, und ihr Bestimmungsort ist Wladiwostok, ein Hauptstützpunkt der russischen Kriegsflotte. Daraus geht unzweifelhaft hervor, daß sie für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollte. Sie wird deshalb als Konterbande angesehen. [3])

Obwohl es schon von der Abreise von Barry an klar war, daß das Schiff nach Wladiwostok reisen sollte, wurden doch, wie oben erwähnt, in dem Chartervertrag, dem Konnossement und dem Tagebuch neutrale Häfen wie Hongkong und Shanghai als Bestimmungsorte eingetragen. Dies ist als Anwendung betrügerischer Mittel zum Zweck des Konterbandetransports anzusehen.

Der Reklamant bringt vor, daß die Reise nach anderen als den abgemachten Bestimmungsorten ein Unterfangen des Charterers oder Absenders sei, welchen der Besitz und die Kontrolle des Schiffes zustand, und daß der Reklamant hieran keinen Teil und auch keine Kenntnis davon gehabt habe. Nach seinem Wortlaut hat indes offenbar der in Frage kommende Chartervertrag nicht den Charakter einer Sachmiete, und man kann nur zu der Ansicht kommen, daß der Besitz und die Kontrolle des Dampfers nicht auf den Charterer übergegangen ist, sondern, wie vorher, dem Reklamanten zusteht. Wenn daher der Kapitän von seiner Abreise von Barry an die Absicht hatte, nach Wladiwostok zu fahren und auch dorthin fuhr, so kann der Reklamant als Mietsherr des Kapitäns die Verantwortung für diese Handlung desselben nicht ablehnen. Daher kann er auch nicht geltend machen, daß, wenn der Kapitän falsche Schiffspapiere herstellte, er an dieser Handlung keinen Anteil hatte und nicht darum wußte.

---

[2]) V. § 44. — [3]) II. Ziffer 2.

Ferner bringt der Reklamant vor, daß die Unterlassung der Eintragung Wladiwostoks in die Schiffspapiere nicht geschehen sei, um der Aufbringung zu entgehen und daß darin demnach ein betrügerisches Mittel nicht erblickt werden könne. Der Dampfer hat aber, als er nach Wladiwostok fuhr, nicht den üblichen Kurs durch die westliche Straße des Tsushimakanals genommen, sondern sich dadurch, daß er die östliche Straße nahm, den Anschein gegeben, als ob er nach Shimonoseki führe. Dann hat er, wie sich aus der Aussage des Kapitäns klar ergibt, plötzlich den Kurs geändert, um nach Wladiwostok zu gehen, wobei er schließlich aufgebracht wurde. Danach steht es über jedem Zweifel, daß die falschen Eintragungen in den Schiffspapieren den Zweck hatten, der Aufbringung zu entgehen.

Da nun das zur Verhandlung stehende Schiff dieser Art, unter Anwendung betrügerischer Mittel, Konterbande befördert hat, so ist es durchaus unnötig zu untersuchen, in wessen Eigentum die auf ihm verschifften Steinkohlen stehen und das Schiff ist einzuziehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften).

Reklamant: William Robert Rea, englischer Staatsangehöriger, wohnhaft in England, Irland, County Antrim, Belfast Donegal Quay Nr. 19.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Roseley“, welcher am 12. Januar 1905 auf 36° 18' n. Br. und 130° 52' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ beschlagnahmt worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Roseley“ erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Rechtsanwalt Akiyama Genzo die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroki und Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Akiyama Genzo und deren Begründung sind folgende:

1. Der einzige Grund, aus dem die Einziehung verfügt sei, sei der, daß unter Verwendung gefälschter Schiffspapiere und Angabe eines

falschen Bestimmungsortes Konterbande befördert worden sei. Da aber die Konterbande nicht im Eigentum des Reeders stehe, so müsse sich die Einziehung auf die Ladung beschränken. Das Schiff könne dagegen nicht konfisziert werden. Denn, um das Schiff zu konfiszieren, sei es unbedingt nötig, daß neben der Annahme der Verwendung betrügerischer Mittel bei der Verschiffung der Konterbande auch feststehe, daß der Reeder an diesem betrügerischen Verfahren beteiligt, d. h. im Einverständnis sei. Wenn daher, ohne daß diese Beteiligung bei dem in Frage kommenden Reeder vorliege, einfach der zivilrechtliche Standpunkt eingenommen werde, daß der Reeder Unkenntnis gegenüber den Handlungen des Kapitäns nicht vorschützen könne und daraufhin sogleich die Einziehung verfügt werde, so sei das unrechtmäßig.

2. Der zur Einziehung des Schiffes erforderliche Tatbestand betrügerischer Maßnahmen könne lediglich damit, daß in den Schiffspapieren der Bestimmungsort nicht angegeben sei, nicht als vorliegend erachtet werden. Es sei vielmehr nötig, daß die Papiere in der bösen Absicht gefälscht seien, die kriegführende Marine bei der Visitierung und Durchsuchung zu täuschen und dadurch der Aufbringung zu entgehen; auch müßten die Mittel zu der Täuschung tauglich sein.

Da aber keine tatsächliche Spur dafür vorliege, daß die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffes in solcher Absicht hergestellt worden seien, und es durchaus klar sei, daß die Papiere nicht geeignet seien, um damit der Beschlagnahme zu entgehen, so sei die Einziehung des Schiffes unrechtmäßig.

3. Der Reeder habe das Schiff zum Kohlentransport an den Ladungseigentümer vermietet und einen Chartervertrag abgeschlossen, in welchem Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungshäfen festgesetzt gewesen seien. Daher habe der Reeder an der Bestimmung des Schiffes nach einem anderen Hafen keinen Anteil gehabt. Wenn man, wie das englische Recht, annehme, daß der Chartervertrag von der Art einer Sachmiete sei, so stehe für die Zeit das Recht des Besitzes und die Verfügungsgewalt dem Charterer zu. Selbst aber wenn man den Fall nicht so auslege, sondern einen gewöhnlichen Frachtvertrag annehme, so entspreche doch dem Willen des Reeders die in dem Vertrag bezeichnete Reise und wenn der Kapitän den Willen des Charterers ausgeführt habe, so könne man nicht sagen, daß der Reeder als Mittäter bei dem Konterbandetransport gehandelt habe. Auch könne mangels Beweises der Mittäterschaft die Verantwortung für eine das Völkerrecht verletzende Handlung, wie den Konterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel, dem Reeder nicht auferlegt werden, weil eine solche Handlung außerhalb der Vertretungsbefugnisse des Kapitäns als Vertreters des Reeders liege.

4. Der Charterer habe bei der Abreise des Schiffes dem Kapitän für den Fall, daß er bei Ankunft in Hongkong keine andere Order erhalte, Befehl gegeben, mit einem beliebigen Kurs nach Wladiwostok weiter zu fahren. Danach zu urteilen, sei Wladiwostok damals noch nicht fest als Bestimmungsort festgesetzt gewesen. Dies sei erst fest bestimmt worden, als der Dampfer bei Ankunft in Hongkong keine andere Order erhalten habe. Daher könne darin, daß in dem im Abfahrtshafen ausgestellten Konnossement und Ausklarierungsschein Hongkong als Bestimmungsort bezeichnet sei, ein Grund für Verdacht nicht liegen, und man könne daraus nicht schließen, daß die Papiere auf einen falschen Bestimmungsort ausgestellt worden seien in der bösen Absicht, dadurch der Aufbringung durch die kriegführende Macht zu entgehen.

Wenn der Dampfer sich in Singapore und Hongkong Ausklarierung für Shanghai habe geben lassen, so sei das lediglich in der Befürchtung geschehen, daß zur Zeit die englischen Behörden die Reise nach Wladiwostok verweigern würden. Wenn er genötigt gewesen wäre, um Ausklarierung nach Wladiwostok zu bitten, so würde er bei der Abreise Schwierigkeiten erfahren haben, welche er gescheut habe. So habe er lediglich, um seine Abfahrt zu erleichtern, den Behörden gegenüber eine falsche Meldung gemacht, die, wie von selbst klar sei, nicht den Zweck gehabt habe, dadurch der Aufbringung durch japanische Kriegsschiffe zu entgehen.

Die Ausklarierungsbescheinigung sei eigentlich kein wichtiges Schiffspapier. Daß die verschiedenen Staaten ihr kein Gewicht beilegten, könne man daraus entnehmen, daß sie sich unter den in den Artikeln 177 bis 194 der englischen Prisenordnung aufgeführten Schiffspapieren der einzelnen europäischen und amerikanischen Staaten nicht finde. Wenn daher auch in den fraglichen Ausklarierungsbescheinigungen nicht der richtige Bestimmungsort angegeben sei, so könne man doch nicht sagen, daß es den Prinzipien des modernen Völkerrechts entspreche, wenn man daraufhin dem Schiffe die schwere Strafe der Einziehung auferlege.

5. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei keine Kriegskonterbande, denn, wenn sie auch nach Wladiwostok bestimmt sei, so vereinige dieser Platz doch in sich die Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens und es sei, wie das Beispiel des „Neptunus"-Falls im englisch-holländischen Krieg lehre, billig, in diesem Fall anzunehmen, daß die Ladung nach dem Handelshafen Wladiwostok eingeführt werden solle.

Ferner behaupte das Urteil erster Instanz, daß

> es bekannt sei, daß zur Zeit als der zur Verhandlung stehende Dampfer von Barry abgefahren sei, die russische Regierung einen Vertreter nach England geschickt gehabt habe, der

in Vorbereitung der Ausreise der baltischen Flotte nach dem Osten viel Steinkohle nach Wladiwostok habe befördern lassen usw.

Die daraus gefolgerte Entscheidung gründe sich nicht auf einem richtigen Beweise und sei daher unrechtmäßig.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Erlaß einer Entscheidung auf Freilassung des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Mizukami Chojiro vom Prisengericht zu Sasebo sind folgende:

1. Da der Reeder der Mietsherr des Kapitäns sei, so sei er in Bezug auf die von dem Kapitän in Ausübung seiner Pflichten begangenen Handlungen, gleichgültig, ob er darum wisse oder daran beteiligt sei oder nicht, verantwortlich. Daher könne er nicht mit der Begründung, er habe keine Beziehung zu der Ausstellung der gefälschten Papiere durch den Kapitän, seine Verantwortung ablehnen. Dies um so weniger, als nach eigener Aussage des Kapitäns die Vertreter des Charterers und des Reklamanten Pyman Watson A. G., dem Kapitän, als er Barry verlassen habe, die Konnossemente, welche auf Shanghai als Bestimmungsort lauteten, übergeben, ihn dabei aber mündlich beordert hätten, nach Wladiwostok zu fahren.

2. Da die Frage, ob die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Kohle Konterbande sei oder nicht, sich nach den Verhältnissen des Bestimmungsorts entscheide, so müßten unstreitbar Schiffspapiere als gefälscht gelten, wenn in ihnen kein oder ein falscher Bestimmungsort angegeben sei, gleichviel aus welchem Grunde dies geschehen sei. Denn dadurch könnten die im Kriege befindlichen Kriegsschiffe bei der Visitierung und Durchsuchung getäuscht werden.

Aus den eigenen Aussagen des Kapitäns gehe es hervor, daß das Schiff, als es nach Wladiwostok habe fahren wollen, nicht den üblichen Kurs durch die westliche Straße des Tsushimakanals genommen, sondern absichtlich, um sich den Anschein zu geben, daß es nach Shimonoseki fahre, die östliche Straße passiert, dann aber plötzlich den Kurs geändert habe, und schließlich auf der Fahrt nach Wladiwostok von einem Kaiserlichen Kriegsschiff aufgebracht worden sei. Daraus werde es klar, daß die Eintragung eines falschen Bestimmungsorts, bzw. die Unterlassung der Eintragung in das Konnossement, das Tagebuch und die Ausklarierungsbescheinigungen nur den Zweck gehabt hätten, die Aufbringung durch die Kaiserlichen Kriegsschiffe zu verhüten.

3. Da es nach dem Wortlaut des Chartervertrages klar sei, daß er seiner Natur nach kein Mietsvertrag über das Schiff, sondern ein Transportvertrag sei, so müsse man annehmen, daß das Recht des Besitzes und die Verfügungsgewalt über das Schiff nicht auf den Charterer

übergegangen sei, sondern nach wie vor dem Reklamanten zugestanden habe.

Da der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffs schon bei der Abreise von Barry den Willen gehabt habe, nach Wladiwostok zu fahren, und versucht habe dorthin zu kommen, so könne der Reklamant als Mietsherr des Kapitäns der Verantwortung hierfür nicht entgehen. Dies um so weniger, als Pyman Watson A. G., welche, wie oben gesagt, die Vertretung des Reklamanten hätten, bei der Abreise des Schiffs dem Kapitän Order gegeben hätten, nach Wladiwostok zu fahren.

Da, wie dargetan, das Urteil erster Instanz zutreffend und die Berufung in allen Punkten unbegründet sei, so müsse dieselbe abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und zum Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgeräte, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgestapelt. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen keine Nachfrage dafür vorhanden ist, so daß es ganz unzweifelhaft ist, daß sie für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“, auch in diesem Falle angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[4]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist und, obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von England Wladi-

[4]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage das englische Manual of Naval Prize Law, art. 82 bis 85.

wostok das Reiseziel war, der Chartervertrag und die anderen Schiffspapiere einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Da schon nach dem in Punkt 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffs unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt kein Bedürfnis vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson A. G., Absender der Ladung des Dampfers „Roseley“, England, Wales, Cardiff, vertreten durch David M. Robertson, Kapitän des Dampfers „Roseley“, wohnhaft in England, Tayport, Queens Street.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Roseley“, wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Roseley“ verladenen 6462 Tons Steinkohlen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung wurde Anfang November 1904 in Barry, England, auf dem von der Aktiengesellschaft Pyman Watson gecharterten englischen Dampfer „Roseley“ verladen. Am 11. d. M. ging sie mit Bestimmung nach Wladiwostok von dort ab und wurde am 12. Januar 1905 morgens 12 Uhr 15 Minuten auf der See in 36° 18′ n. Br. und 130° 52′ ö. L., als der Dampfer „Roseley“, auf dem sie verschifft war, weil er Konterbande führte, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ aufgebracht wurde, zugleich mit diesem beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa“, Kapitänleutnants Ando

Shokyo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Roseley", David M. Robertson, des 1. Offiziers Adam Harry Brown und des 1. Maschinisten Robert James Thompson, das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal, die Ausklarierungspapiere, den Chartervertrag und das Konnossement.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe im November 1904 für den russischen Staatsangehörigen E. A. Grabowski in Glasgow, England, den dem William Robert Rea gehörigen Dampfer „Roseley" gechartert und die zur Verhandlung stehende Ladung mit Bestimmung nach Wladiwostok auf demselben verschifft.

Nach der japanischen Seeprisenordnung[1]) gelte die Kohlenladung nur dann als Kriegskonterbande, wenn sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine oder nach einem feindlichen Ort bestimmt sei, nach dessen Verhältnissen angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würde. In dem vorliegenden Falle aber, wo die Kohle nach Wlodiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaften eines Kriegshafens und eines Handelshafens vereinige, sei es billig, daß man annehme, sie sei nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert worden. Das tue auch die Präcedenzentscheidung des Prisenfalls „Neptunus" dar. Dies gelte auch um so mehr, als die Verwendbarkeit der zur Verhandlung stehenden Ladung sich nicht ausschließlich auf den Krieg beschränke, dieselbe vielmehr auch für gewerbliche Zwecke gebraucht werden könne.

Selbst einmal angenommen, die Ladung sei feindliches Gut, so könne doch nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 Beschlagnahme nicht erfolgen.

Es werde daher Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach dem Hauptstützpunkt der russischen Marine, Wladiwostok, bestimmt und hätte offenbar zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollen. Sie sei daher Konterbande und müsse eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist cambrische Kohle, wie sie gegenwärtig ausschließlich von Kriegsschiffen gebraucht wird. Ihr Bestimmungsort ist Wladiwostok, ein Hauptstützpunkt der russischen Kriegsflotte.

Es ist bekannt, daß zur Zeit, als der Dampfer „Roseley" von Barry abfuhr, die russische Regierung einen Vertreter nach England geschickt

[1]) § 14 der japanischen Seeprisenordnung (V).

hatte, der in Vorbereitung der Ausreise der baltischen Flotte nach dem Osten viel Steinkohle nach Wladiwostok befördern ließ. Es ist daher unzweifelhaft, daß die zur Verhandlung stehende Kohle für den Kriegsgebrauch des Feindes nach Wladiwostok geliefert werden sollte. Sie ist demnach Konterbande, und man kann der Behauptung des Reklamanten nicht beipflichten, welcher sagt, daß es in dem vorliegenden Falle, wo die Ladung nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaft eines Kriegs- und eines Handelshafens vereinige, billig sei, anzunehmen, sie sei nach einem Handelshafen befördert worden, und daß die zur Verhandlung stehende Kohle daher keine Konterbande sei.

Da die übrigen Ausführungen des Reklamanten zu dem vorliegenden Urteil keine direkte Beziehung haben, so ist es unnötig, sie einzeln zu erörtern.

Die Ladung ist daher als Konterbande nach den Grundsätzen des Völkerrechts mit Recht einzuziehen [2]), und es wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson A. G., England, Wales, Cardiff, vertreten durch David M. Robertson, Kapitän des Dampfers „Roseley", wohnhaft in Tayport, Queens Street.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die Ladung des Dampfers „Roseley", welcher am 12. Januar 1905 auf 36° 18' n. Br. und 130° 52' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa" beschlagnahmt worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der an Bord des genannten Dampfers verschifften 6462 Tons Steinkohlen erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat David M. Robertson als Vertreter der Reklamanten Pyman Watson A. G. durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Akiyama Genzo sind folgende:

[2]) V. § 43.

Das Urteil der ersten Instanz sei unzutreffend. Es werde Abgabe einer Entscheidung auf Freilassung der auf dem Dampfer „Roseley" verladenen 6462 Tons Steinkohlen beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Kohle Konterbande sei. In der japanischen Seeprisenordnung[3]) sei aber als Prinzip anerkannt, daß sie nur als Konterbande gelte, wenn sie erwiesenermaßen zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden solle. Aber wenn man selbst annehme, daß dies Prinzip mit dem Grundsatz des Völkerrechts übereinstimme, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung Wladiwostok sowohl Rußlands einziger Kriegshafen wie auch sein einziger Handelshafen im Osten. Da an diesem Platz verschiedene Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen dort Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Kohle, welche nicht absolute Konterbande sei, dorthin transportiert werde, nicht ohne weiteres schließen, daß diese für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt sei. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus" im Kriege zwischen England und Holland im Jahre 1798, sei es billig, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen werde.

2. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß

> es bekannt sei, daß zur Zeit, als der in Frage stehende Dampfer „Roseley" von Barry abgefahren sei, die russische Regierung einen Vertreter nach England geschickt gehabt habe, der in Vorbereitung der Ausreise der baltischen Flotte nach dem Osten viel Steinkohle nach Wladiwostok habe befördern lassen usw.

Auf was für einem Beweis gründe sich aber diese Annahme? Das Prisengericht habe sich nicht an die für die Beweisaufnahme geltenden Normen gehalten, sondern nach freier Überzeugung geurteilt. Es sei aber ein völkerrechtlicher Grundsatz für das Prisenverfahren, daß man als Material für die Entscheidung nur die Papiere des aufgebrachten Schiffs und die Aussagen der Besatzung benutzen solle.[4]) Es sei daher unfraglich, daß das Urteil unzutreffend sei, weil es gegen diese völkerrechtliche Grundregel verstoßen habe.

3. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen in etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach

---

[3]) V. § 14.

[4]) Art. 240, 326 Manual of Naval Prize Law, doch die japanische Seeprisenordnung nur § 66 (V).

der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen.[5]) Nach dem kontinentalen Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber unter der Bedingung der Vergütung das Beschlagnahmerecht und außerdem das Vorkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den erwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Kohle, die sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken diene, wenn sie nach einem Platz, der Handels- und Kriegshafen sei, bestimmt wäre, bedingungslos einziehe. Besonders weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen würde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro, sind folgende:

1. Cardiffkohle, wie die zur Verhandlung stehende, werde in der gegenwärtigen Zeit ausschließlich auf Kriegsschiffen gebraucht. Die Ladung sei nach Wladiwostok bestimmt, welches als Handelshafen seit dem japanischen Kriege nur dem Namen nach existiere, tatsächlich aber ein wirklicher Kriegshafen und der Hauptstützpunkt für die russische Kriegsflotte sei. Es sei bekannt, daß diese Flotte bezüglich der von ihr benötigten Kohle fast gänzlich auf Import von Cardiff angewiesen sei. Daher sei es klar, daß die zur Verhandlung stehende Kohle, welche nach Wladiwostok bestimmt gewesen sei, unmittelbar zum Kriegsgebrauch des Feindes hätte geliefert werden sollen und daher unzweifelhaft Kriegskonterbande sei.

Da man den holländischen Hafen Amsterdam, welcher weder dem Namen noch den tatsächlichen Verhältnissen nach zugleich die Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens habe, nicht auf gleiche Stufe mit Wladiwostok stellen könne, so könne die Präcedenzentscheidung des „Neptunus“-Falls nicht für den vorliegenden Fall angezogen werden.

2. Da besondere Regeln für die Beweisaufnahme, an welche das Prisengericht gebunden wäre, nicht existierten, so könne das Gericht unter Zugrundelegung der Schiffspapiere, der Aussagen der Besatzung und jedes anderen Umstandes nach freier Überzeugung den Tatbestand

[5]) Manual of N. P. L. Art. 84. Anders die japanische Seeprisenordnung § 43 (V).

feststellen. Daher lasse sich nicht sagen, daß es unrechtmäßig sei, bei Feststellung des Tatbestands über die Schiffspapiere und Aussagen der Besatzung hinauszugehen,[6]) besonders auch da die von dem Urteil erster Instanz angenommenen Tatsachen allgemein bekannt seien.

3. Daß Kohle, welche für feindliches Gebiet bestimmt sei, wenn anzunehmen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle, als Konterbande angesehen und eingezogen werden müsse, sei nicht nur von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt, sondern auch in der japanischen Seeprisenordnung klar ausgesprochen. Es sei daher zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz, weil es diesen Tatbestand annahm, auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Kohle erkannt habe. Auch sei es als zutreffend zu bezeichnen, wenn das Prisengericht den Ausführungen des Reklamanten bezüglich Einziehung unter Leistung einer Vergütung, bedingter Beschlagnahme und Vorkauf nicht gefolgt sei, denn diese seien nur die Praxis vereinzelter Staaten bzw. Gelehrtenansichten, könnten aber nicht als Bestimmungen oder Praxis des geltenden Völkerrechts anerkannt werden.

Da demnach, wie ausgeführt, das Urteil erster Instanz zutreffend sei und die Berufungspunkte sämtlich unbegründet seien, so sei die Berufung zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Kriege mit Japan hat Rußland es zum Hauptstützpunkt für seine Kriegsflotte und zum Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast gänzlich aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die zur Verhandlung stehende Ladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden ist, so daß es ganz unzweifelhaft ist, daß sie für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus", auch in diesem Falle angenommen werden, daß die Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der

[6]) Anders derselbe Staatsanwalt in VI, 29b.

Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Daher ist Punkt 1 der Berufung unbegründet.

2. Da ein Prisengericht bei Feststellung des Tatbestands die Schiffspapiere, die Aussagen des Kapitäns und der Besatzung und alle anderen Tatsachen und Umstände berücksichtigen und nach freier Überzeugung urteilen kann, so ist der zweite Berufungspunkt, welcher das Urteil erster Instanz für unzutreffend erklärt, weil es die Tatsachen, die außerhalb der Schiffspapiere und der Aussagen der Besatzung liegen, als Material für die Entscheidung verwandt habe, unbegründet.

3. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin eingezogen werden kann. Wünsche bezüglich Vorkauf, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesem Ansuchen des Reklamanten nicht Folge leistete.

Demnach ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: William Robert Rea, Reeder des Dampfers „Lethington", wohnhaft in Belfast, Provinz Antrim in Irland, England, Donegal Quay Nr. 19, vertreten durch Thomas Tate, Kapitän des Dampfers „Lethington", wohnhaft North Field Newcastle Street Nr. 3.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Lethington", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Lethington" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Lethington" steht im Eigentum des Reklamanten Robert Rea, führt die englische Flagge, sein Heimatshafen ist Belfast in Irland, England, und er ist ein Handelsschiff, das ausschließlich zum Gütertransport dient. Der Reklamant hat am 1. November 1904 mit den Vertretern des in England wohnhaften russischen Staatsangehörigen E. A. Grabowski, der Aktiengesellschaft Pyman Watson, einen Chartervertrag abgeschlossen, laut welchem der Dampfer Kohle von Cardiff nach Hongkong, Shanghai oder Kiautschou befördern sollte. Der Dampfer nahm in Cardiff 6495 Tons Kohlen ein. Die Konnossemente besagen, daß der Empfänger sich nach Order richten solle. Als Bestimmungsort sollte nach Ankunft in Hongkong einer der Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou festgesetzt werden. Ferner war gesagt, daß, wenn der Kapitän bei Ankunft in Hongkong keine andere Weisung erhalte, er nach Wladiwostok fahren solle.

Am 11. November d. J. fuhr der Dampfer demgemäß von Cardiff unter Angabe von Hongkong als Bestimmungsort ab. In Hongkong erhielt er auf Grund seiner Angaben eine Ausklarierungsbescheinigung für Shanghai, fuhr jedoch direkt nach Wladiwostok und wurde auf dieser Reise etwa 10 Seemeilen westlich von Okinoshima im Regierungsbezirk Fukuoka von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 72 aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten des genannten Torpedoboots Nr. 72, Yamaguchi Denichi, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Lethington" Thomas Tate, des 1. Offiziers George Bergwitz, des 1. Maschinisten W. Moffit, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Konnossement, das Privatschiffsjournal und die Ausklarierungspapiere des Hafenamts in Hongkong.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Da der Reklamant und Reeder das zur Verhandlung stehende Schiff auf Grund eines Chartervertrages vermietet habe, so habe er weder Anteil daran gehabt noch darum gewußt, daß das Schiff nach Wladiwostok, welches im Chartervertrag nicht verzeichnet sei, gereist wäre. Das Schiff könne daher, wenn auch seine Ladung Konterbande sei, da der Reklamant nicht der Eigentümer dieser Ladung sei,[1]) nicht das Schicksal derselben teilen und der Einziehung verfallen. Wenn ferner auch das Schiff schon zur Zeit seiner Abfahrt von Cardiff mit der Absicht, es nach Wladiwostok fahren zu lassen, gechartert gewesen sei,

[1]) V. § 43,2.

so sei das lediglich ein Plan des Charterers oder des Absenders gewesen, an dem der Reeder in keiner Weise beteiligt gewesen sei.

Auch die Unterlassung der Eintragung Wladiwostoks als eines der Bestimmungsorte sei lediglich eine Handlung des Charterers oder Befrachters, zu der der Reeder in keiner Beziehung stehe. Da das Schiffsjournal übrigens klar Wladiwostok als Bestimmungsort angebe, so sei die Unterlassung der Eintragung dieses Hafens in die übrigen Schiffspapiere nicht geschehen, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Da das Schiff lediglich sich in Hongkong eine Ausklarierung nach Shanghai anstatt nach Wladiwostok habe geben lassen, so sei die Tatsache, daß, außer in dem Journal, in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort eingetragen sei, einfach als Unvollständigkeit der Schiffspapiere anzusehen. Man könne dagegen nicht daraus schließen, daß das Schiff für den Kohlentransport betrügerische Mittel habe anwenden wollen. Dies um so weniger, als die Ladung nicht als absolute Konterbande gelten könne.

Das Schiff unterliege daher nicht der Strafe der Einziehung.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da es erwiesen sei, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, sich mit gefälschten Schiffspapieren versehen und unter Angabe eines falschen Bestimmungshafens Konterbande nach Wladiwostok habe befördern wollen, so müsse es mitsamt seiner Ladung eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

In gewöhnlichen Fällen beschränkt sich die Strafe für Konterbandetransport auf die Einziehung der Konterbandeartikel. Wenn aber gefälschte Schiffspapiere verwandt werden und ein falscher Bestimmungsort angegeben wird, so ist es die Regel, auch das Schiff einzuziehen. Das ist im modernen Völkerrecht von Wissenschaft und Praxis allgemein anerkannt.

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Lethington" hat Cardiffkohle, wie sie ausschließlich für Kriegsschiffe verwandt wird, geladen, um sie nach dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands, Wladiwostok, zu befördern. Darüber, daß es sich um einen Transport von Konterbande handelt, besteht nicht der geringste Zweifel. Obwohl es schon von der Zeit der Abreise von Cardiff in England an bestimmt war, daß Wladiwostok das Ziel der Reise sein sollte, war im Chartervertrag, dem Konnossement usw. vorgegeben, daß die Kohle in Hongkong, Shanghai oder Kiautschou verkauft werden solle. In Hongkong hat der Dampfer sich eine Ausklarierung für Shanghai verschafft und ist dann nach Wladiwostok gefahren. Alle diese Maßnahmen hat der Dampfer durchaus in der Absicht, dadurch der Aufbringung durch die Kaiserliche Marine zu entgehen, getroffen. Er hat demnach dazu ge-

dient, unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande zu befördern. Wenn auch im Tagebuch sich Wladiwostok verzeichnet findet, so reicht das doch nicht aus, um zu der Annahme zu gelangen, es habe keine betrügerischen Mittel für den Transport benutzt.

Da derartige betrügerische Handlungen vorliegen, so muß die Einziehung des Schiffs erfolgen, gleichviel ob die Handlungen aus dem Willen des Reeders oder des Charterers entsprungen sind. [2])

Weil daher alle Ausführungen des Vertreters der Reklamation unbegründet sind, wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: William Robert Rea, englischer Staatsangehöriger, Belfast, Donegal Quay Nr. 19, England, Irland, County Antrim.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Lethington“, welcher am 12. Januar 1905 auf der See in einer Entfernung von etwa 18 Seemeilen westlich von Okinoshima von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 72 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Lethington“ erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant William Robert Rea durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Akiyama Genzo und deren Begründung sind folgende:

1. Der einzige Grund, aus welchem die Einziehung verfügt sei, sei der, daß unter Verwendung gefälschter Schiffspapiere und Angabe eines falschen Bestimmungsorts Konterbande befördert worden sei. Da aber die Konterbande nicht im Eigentum des Reeders stehe, so müsse sich die Einziehung auf die Ladung beschränken. Das Schiff dagegen könne nicht konfisziert werden. Denn um das Schiff zu konfiszieren, sei es unbedingt nötig, daß neben der Annahme der Verwendung

---

[2]) V. § 44.

betrügerischer Mittel bei der Verschiffung der Konterbande auch feststehe, daß der Reeder an diesem betrügerischen Verfahren beteiligt, d. h. im Einverständnis sei. Wenn man daher, ohne daß diese Beteiligung bei dem in Frage kommenden Reeder vorliege, einfach den zivilrechtlichen Standpunkt einnehme, daß der Reeder Unkenntnis gegenüber den Handlungen des Kapitäns nicht vorschützen könne, und daraufhin ohne weiteres die Einziehung verfüge, so sei das unrechtmäßig.

2. Der zur Einrichtung des Schiffes erforderliche Tatbestand betrügerischer Maßnahmen könne damit, daß lediglich in den Schiffspapieren der Bestimmungsort nicht angegeben sei, nicht als vorliegend erachtet werden. Es sei nötig, daß die Papiere gefälscht seien in der bösen Absicht, die Visitierung und Durchsuchung der kriegführenden Marine zu täuschen und dadurch der Aufbringung zu entgehen; auch müßten die Mittel zu der Täuschung tauglich sein.

Da aber keine tatsächliche Spur dafür vorliege, daß die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffes in solcher Absicht ausgestellt worden seien, und es durchaus klar sei, daß die Papiere nicht geeignet seien, um damit der Beschlagnahme zu entgehen, so sei die Einziehung des Schiffs unrechtmäßig.

3. Der Reeder habe das Schiff zum Kohlentransport an den Ladungseigentümer vermietet und einen Chartervertrag abgeschlossen, in welchem Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungshäfen angegeben gewesen seien. Daher habe der Reeder an der Bestimmung des Schiffs nach einem anderen Hafen keinen Anteil gehabt. Wenn man mit dem englischen Recht annehme, daß der Chartervertrag von der Art einer Sachmiete sei, so stünden für die Zeit die Rechte des Besitzes und der Verfügung dem Charterer zu. Selbst wenn man aber einmal den Fall nicht so auslege, sondern einen gewöhnlichen Frachtvertrag annehme, so entspreche doch dem Willen des Reeders die in dem Vertrag bezeichnete Reise, und wenn der Kapitän den Willen des Charterers ausgeführt habe, so könne man nicht sagen, daß der Reeder Mittäter an dem Konterbandetransport gewesen sei. Dies um so weniger, als mangels Beweises der Mittäterschaft die Verantwortung für eine das Völkerrecht verletzende Handlung wie den Konterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel, dem Reeder nicht auferlegt werden könne, weil eine solche Handlung außerhalb der Vertretungsbefugnisse des Kapitäns als Stellvertreters des Reeders liege.

4. Der Charterer habe bei Abreise des Schiffes dem Kapitän für den Fall, daß er bei Ankunft in Hongkong keine andere Order erhalte, Befehl gegeben, mit einem beliebigen Kurs nach Wladiwostok weiterzufahren. Danach zu urteilen, sei damals Wladiwostok noch nicht fest als Bestimmungsort abgemacht gewesen. Dies sei erst fest bestimmt worden, als der Dampfer bei Ankunft in Hongkong keine andere Order

erhalten habe. Daher könne darin, daß in dem im Abfahrtshafen ausgestellten Konnossement und Ausklarierungsschein Hongkong als Bestimmungsort bezeichnet sei, ein Grund für Verdacht nicht liegen, und man könne daraus nicht schließen, daß die Papiere auf einen gefälschten Bestimmungsort ausgestellt worden seien in der bösen Absicht, dadurch der Aufbringung durch die kriegführende Macht zu entgehen.

Wenn der Dampfer sich in Singapore und Hongkong Ausklarierung für Shanghai beschafft habe, so sei das lediglich in der Befürchtung geschehen, daß zurzeit die englischen Behörden die Reise nach Wladiwostok verweigern würden. Wenn er genötigt gewesen wäre, um Ausklarierung nach Wladiwostok zu bitten, so hätte er bei der Abreise Schwierigkeiten erfahren, welche er gescheut habe. So habe er den Behörden gegenüber eine falsche Meldung nur gemacht, um seine Abfahrt zu erleichtern. Daß dies nicht geschehen sei, um der Aufbringung durch die japanischen Kriegsschiffe zu entgehen, gehe auch daraus hervor, daß in dem Tagebuch Wladiwostok deutlich als Bestimmungsort genannt sei.

Die Ausklarierungsbescheinigung sei eigentlich kein wichtiges Schiffspapier. Daß die verschiedenen Staaten ihr kein Gewicht beilegten, könne man auch daraus entnehmen, daß sie sich unter den in den Artikeln 177 bis 194 der englischen Prisenordnung aufgeführten Schiffspapieren der einzelnen Staaten Europas und Amerikas nicht finde. Wenn daher auch in den fraglichen Ausklarierungsbescheinigungen nicht der richtige Bestimmungsort angegeben sei, so könne man doch nicht sagen, daß es den Prinzipien des modernen Völkerrechts entspreche, wenn man daraufhin dem Schiffe die schwerste Strafe der Einziehung auferlege.

5. Die in Frage stehende Ladung sei keine Kriegskonterbande, denn, wenn sie auch nach Wladiwostok bestimmt sei, so vereinige dieser Platz doch in sich die Eigenschaft eines Kriegshafens und eines Handelshafens, und es sei, wie das Beispiel des „Neptunus"-Falls im englisch-holländischen Krieg lehre, billig, in diesem Fall anzunehmen, daß die Ladung nach dem Handelshafen Wladiwostok eingeführt werden solle.

Das Urteil erster Instanz nehme an,[3]) daß

> in Wladiwostok zur Zeit gewöhnliche Schiffe fast gar nicht vorhanden seien und daß der Schluß gerechtfertigt sei, daß die auf dem zur Verhandlung stehenden Dampfer verschiffte Cardiffkohle, welche von der Art sei, wie sie ausschließlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme, wenn sie nach Wladiwostok gelangt wäre, für den Gebrauch der Marine geliefert worden wäre.

---

[3]) Eine Verwechslung mit dem erstinstanzlichen Urteil über die Ladung dieses Schiffes. Siehe VI, 27 b.

Diese Annahme sei unzutreffend, weil sie sich auf keinen richtigen Beweis gründe.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Abgabe einer Entscheidung auf Freilassung des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro, sind folgende:

1. Da der Reeder der Mietsherr des Kapitäns sei, so sei er mit Bezug auf die von dem Kapitän in Ausübung seiner Pflichten begangenen Handlungen, gleichgültig ob er darum wisse und daran beteiligt sei oder nicht, verantwortlich. Daher könne er nicht mit der Begründung, er habe keine Beziehung zu der Ausstellung der gefälschten Papiere druch den Kapitän, seine Verantwortung ablehnen.

2. Da die Frage, ob die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Kohle Konterbande sei oder nicht, sich nach den Verhältnissen des Bestimmungsortes entscheide, so müßten unstreitbar die Schiffspapiere als gefälscht gelten, weil in ihnen kein oder ein falscher Bestimmungsort angegeben sei, gleichviel aus welchem Grunde dies geschehen sei. Denn dadurch könnten die im Kriege begriffenen Kriegsschiffe bei der Visitierung und Durchsuchung getäuscht werden.

Zumal habe auch der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes schon beim Verlassen von Barry die Absicht gehabt, nach Wladiwostok zu fahren. Wenn trotzdem in den Schiffspapieren ein falscher Bestimmungsort verzeichnet sei, so müsse man vermuten, daß dies geschehen sei, um der Gefahr der Aufbringung während der Reise zu entgehen.

3. Da es nach dem Wortlaut des Chartervertrages klar sei, daß er seiner Natur nach kein Mietsvertrag über das Schiff, sondern ein Transportvertrag sei, so müsse man annehmen, daß das Recht des Besitzes und der Verfügung des Schiffs nicht auf den Charterer übergegangen sei, sondern nach wie vor dem Reklamanten zustehe.

Da der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes schon bei der Abreise von Cardiff den Willen gehabt habe, nach Wladiwostok zu fahren und versucht habe, dorthinzukommen, so könne der Reklamant als Mietsherr des Kapitäns der Verantwortung hierfür nicht entgehen.

Da, wie dargetan, das Urteil erster Instanz zutreffend und die Berufung in allen Punkten unbegründet sei, so müsse dieselbe abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in

ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß nach diesem Hafen bestimmte Steinkohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte und daher Kriegskonterbande sei. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden ist, so daß es ganz unzweifelhaft ist, daß sie für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung betreffend den „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[4]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird, besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist und, obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von England Wladiwostok das Reiseziel war, der Chartervertrag und andere Schiffspapiere einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Da schon nach dem in Punkt 1 und 2 Gesagten die Entscheidung erster Instanz auf Einziehung des Schiffs unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

---

[4]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, art. 82 bis 85.

Reklamant: Pyman Watson A. G., Absender der auf dem Dampfer „Lethington" verschifften Kohlen, Cardiff, Wales, England, vertreten durch Thomas Tate, Kapitän des Dampfers „Lethington", wohnhaft in England, Northfield, Newcastle Street Nr. 3.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Lethington", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Lethington" verschifften 6495 Tons Steinkohle werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung von 6495 Tons Cardiffkohle ist auf Grund des am 1. November 1904 von dem Reklamanten als Vertreter des in England wohnhaften russischen Staatsangehörigen E. A. Grabowski mit dem Reeder des Dampfers „Lethington", Robert Rea, abgeschlossenen Chartervertrags mit der Absicht, sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern, in Cardiff geladen worden. Nach dem Konnossement sollte sich der Empfänger nach Order bestimmen. Als Bestimmungsort sollte nach Ankunft in Hongkong einer der Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou festgesetzt werden. Zugleich war aber gesagt, daß, wenn der Kapitän bei Ankunft in Hongkong keine andere Weisung erhalte, er nach Wladiwostok fahren solle.

Am 11. November d. J. fuhr der Dampfer demgemäß von Cardiff unter Angabe von Hongkong als Bestimmungsort ab. In Hongkong erhielt er auf Grund seiner Angabe eine Ausklarierung nach Shanghai, fuhr jedoch direkt nach Wladiwostok und wurde auf dieser Reise etwa 10 Seemeilen westlich von Okinoshima im Regierungsbezirk Fukuoka von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 72 zusammen mit der zur Verhandlung stehenden Ladung beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten des genannten Torpedoboots Nr. 72, Yamaguchi Denichi, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Lethington", Thomas Tate, des 1. Offiziers George Bergwitz, des 1. Maschinisten W. Moffit, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Konnossement das Privatschiffsjournal und die Ausklarierungspapiere des Hafenamts in Hongkong.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Die von dem Reklamanten, einem neutralen Staatsangehörigen, unternommene Beförderung von Steinkohle nach Wladiwostok, einem

Hafen einer kriegführenden Macht, sei eine offene Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und nicht vom Völkerrecht untersagt sei. Auch nach der japanischen Seeprisenordnung sei Kohle keine absolute Konterbande. Sie gelte als Konterbande nur, wenn sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine oder nach einem feindlichen Ort bestimmt sei, nach dessen besonderen Verhältnissen angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würde.[1]) In dem vorliegenden Fall, wo die Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, welcher die Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens in sich vereinige, sei es billig anzunehmen, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok bestimmt und nicht für Kriegszwecke zu liefern sei.

Auch wenn man einmal annehme, daß das Eigentum an der Ladung, welche auf der Reise beschlagnahmt worden sei, auf den Empfänger im Feindesland übergegangen, die Güter daher feindlichen Charakters seien, so könnten sie doch, weil sie unter neutraler Flagge stünden, nicht weggenommen werden.

Aus diesen Gründen könne die zur Verhandlung stehende Ladung nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Steinkohle sei nach dem Hauptstützpunkt der russischen Marine, Wladiwostok, bestimmt gewesen, und es stehe außer Zweifel, daß sie für den Krieg habe verwandt werden sollen. Daher müsse sie eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel, Kohle und dergleichen nach einem von feindlichen Truppen innegehabten Hafen abgesandt sind, so können sie je nach den Verhältnissen als für den Gebrauch dieser Truppen bestimmt angesehen werden. Da Wladiwostok der einzige Kriegshafen Rußlands im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt seiner Flotte ist, wo zurzeit gewöhnliche Schiffe fast gar nicht vorhanden sind, so ist es gerechtfertigt anzunehmen, daß die zur Verhandlung stehende Cardiffkohle, welche von der Art ist, wie sie ausschließlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung kommt, wenn sie nach Wladiwostok gelangt wäre, sicher für den Bedarf der Marine geliefert worden wäre. Es steht daher außer Frage, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist.[2])

Da dies aber feststeht, so erübrigt es sich, auf die weiteren Ausführungen des Vertreters der Reklamation einzeln einzugehen.

---

[1]) Vgl. § 14 der japanischen Seeprisenordnung (V).

[2]) II. Ziffer 2.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.[3])

Verkündet am 10. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson, A. G., England, Wales, Cardiff, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Lethington", Thomas Tate, wohnhaft in Northfield, New Castle Street Nr. 3.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Lethington", welcher am 12. Januar 1905 auf der See in einer Entfernung von etwa 18 Seemeilen westlich von Okinoshima von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 72 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der auf dem genannten Dampfer verladenen 6495 Tons Steinkohlen erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Thomas Tate als Vertreter des Reklamanten, der Aktiengesellschaft Pyman Watson, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte beim Oberprisengericht Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Akiyama Genzo sind folgende:

Das Urteil erster Instanz, welches auf Einziehung der auf dem Dampfer „Lethington" verladenen 6495 Tons Steinkohlen entschieden habe, sei unzutreffend. Es werde die Aufhebung desselben und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe der genannten Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Kohle Konterbande sei. In der japanischen Seeprisenordnung sei aber als Prinzip anerkannt, daß sie nur als Konterbande gelte, wenn sie erwiesenermaßen zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollte.[4]) Aber wenn man selbst annehme, daß dieses Prinzip mit den Grundsätzen des Völkerrechts übereinstimme, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung, Wladiwostok, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger

[3]) V. § 43. — [4]) V. § 14.

Handelshafen im Osten. Da an diesem Platz verschiedene Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen dort Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Kohle, welche nicht absolute Konterbande sei, dorthin transportiert werde, nicht ohne weiteres schließen, daß diese für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt sei. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus" im Krieg zwischen England und Holland im Jahre 1798, sei es billig, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt, angesehen werde.

2. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß

> in Wladiwostok zur Zeit gewöhnliche Schiffe fast gar nicht vorhanden seien und daß der Schluß gerechtfertigt sei, daß die zur Verhandlung stehende Cardiffkohle, welche von der Art sei, wie sie hauptsächlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme, wenn sie nach Wladiwostok gelangt wäre, für den Gebrauch der Marine geliefert worden wäre, usw.

Was für Beweise habe man dafür, daß zur Zeit in Wladiwostok gewöhnliche Schiffe gar nicht vorhanden seien? Das Gericht habe sich nicht an die für die Beweisaufnahme geltenden Normen gehalten, sondern nach freier Überzeugung geurteilt. Es sei aber ein völkerrechtlicher Grundsatz für das Prisenverfahren, daß man als Material für die Entscheidung nur die Papiere des aufgebrachten Schiffs und die Aussagen der Besatzung benutzen solle. Es sei daher unfraglich, daß das Urteil unzutreffend sei, weil es gegen diese völkerrechtliche Grundregel verstoßen habe.

3. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen. Nach dem kontinentalen Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber unter der Bedingung der Vergütung das Beschlagnahmerecht und außerdem das Vorkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den erwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Kohle, die sowohl friedlichen als kriegerischen Zwecken diene, wenn sie nach einem Platz, der Handelshafen und Kriegshafen sei, bestimmt wäre, be-

dingungslos einziehe. Besonders weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen werde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo Mizukami Chojiro sind folgende:

1. Cardiffkohle, wie die zur Verhandlung stehende, werde in der gegenwärtigen Zeit ausschließlich auf Kriegsschiffen gebraucht. Die Ladung sei nach Wladiwostok bestimmt, welches als Handelshafen seit dem japanisch-russischen Kriege nur dem Namen nach existiere, tatsächlich aber ein wirklicher Kriegshafen und der Hauptstützpunkt für die russische Kriegsflotte sei. Es sei bekannt, daß diese Flotte bezüglich der von ihr benötigten Kohle fast gänzlich auf Import von Cardiff angewiesen sei. Daher sei es klar, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Kohlen, welche nach Wladiwostok bestimmt gewesen sei, unmittelbar für den Kriegsgebrauch des Feindes hätte geliefert werden sollen und daher unzweifelhaft Kriegskonterbande sei.

Da man den holländischen Hafen Amsterdam, welcher weder dem Namen, noch den tatsächlichen Verhältnissen nach zugleich die Eigenschaften eines Kriegshafens und eines Handelshafens habe, nicht auf gleiche Stufe mit Wladiwostok stellen könne, so könne die Präcedenzentscheidung des „Neptunus“-Falls nicht auf den vorliegenden Fall angezogen werden.

2. Da besondere Regeln für die Beweisaufnahme, an welche das Prisengericht gebunden wäre, nicht existierten, so könne das Gericht unter Zugrundelegung der Schiffspapiere, der Aussagen der Besatzung und jedes anderen Umstandes nach freier Überzeugung den Tatbestand feststellen. Daher lasse sich nicht sagen, daß es unrechtmäßig sei, bei Feststellung des Tatbestandes über die Schiffspapiere und Aussagen der Besatzung hinauszugehen, besonders auch da die von dem Urteil erster Instanz angenommenen Tatsachen allgemein bekannt seien.

3. Daß Kohle, welche für feindliches Gebiet bestimmt sei, wenn anzunehmen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle, als Kriegskonterbande angesehen und eingezogen werden müsse, sei nicht nur von der Völkerrechtspraxis anerkannt, sondern auch in der japanischen Seeprisenordnung klar ausgesprochen. Es sei daher zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz, weil es dies angenommen habe, auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Kohle erkenne. Auch sei es als zutreffend zu bezeichnen, wenn das Prisengericht den Ausführungen des Reklamanten bezüglich Einziehung unter Leistung einer Vergütung, bedingter Beschlagnahme und Vorkauf nicht gefolgt sei, denn diese seien nur vereinzelte Staatenpraxis bzw. Gelehrten-

ansichten, könnten aber nicht als Bestimmungen oder Praxis des geltenden Völkerrechts anerkannt werden.

Da demnach, wie ausgeführt, das Urteil erster Instanz zutreffend und die Berufung in allen Punkten unbegründet sei, so sei die Berufung zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Konterbande seien. Dies um so mehr, als die zur Verhandlung stehende Kohlenladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden ist, so daß es ganz unzweifelhaft ist, daß sie für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“, auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann. Daher ist Punkt 1 der Berufung unbegründet.

2. Da ein Prisengericht bei Feststellung des Tatbestands die Schiffspapiere, die Aussagen des Kapitäns und der Besatzung und alle anderen Tatsachen und Umstände berücksichtigen und nach freier Überzeugung urteilen kann, so ist der zweite Berufungspunkt, welcher das Urteil erster Instanz für unzutreffend erklärt, weil es Tatsachen, die außerhalb der Schiffspapiere und der Aussagen der Besatzung liegen, als Material für die Entscheidung verwandt habe, unbegründet.

3. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkauf, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinesfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen

habe, wenn es diesem Ansuchen des Reklamanten nicht Folge geleistet hat. Demnach ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Lombard Steamship Company, England, London, Great St. Helen's Street Nr. 20, vertreten durch den Prokuristen John White.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „Scotsman" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des englischen Dampfers „Scotsman" erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Scotsman" steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist London, England, und er ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt. Der Dampfer hat auf Grund eines am 4. Januar 1905 in Shanghai, China, von der Vertretung des Reklamanten, der Firma Dodwell & Co. Ltd., in Shanghai mit der dortigen Firma R. Peretz (diese Firma ist am 12. Februar dieses Jahres aufgelöst, und alle ihre Geschäfte sind der Firma A. Chazalon übertragen worden) abgeschlossenen Chartervertrags in Saigon ungefähr 20 000 Sack Saigon Reis (Gewicht ungefähr 134 000 Pud) geladen, um sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern. Die Absender waren die Vertreter der Firma R. Peretz in Saigon, P. Rauzy & P. Ville. Nach dem Konnossement sollte sich der Empfänger nach Order bestimmen. Ein Chartervertrag wurde nicht an Bord gegeben. Am 24. Januar dieses Jahres fuhr der Dampfer mit Bestimmung nach Wladiwostok von Saigon ab, kam am 29. desselben Monats in Hongkong an und nahm bei seiner Abfahrt von dort am 1. Februar vorsätzlich einen Umweg, der ihn durch die Tsugaru-Straße nach Wladiwostok bringen sollte. Auf dieser Reise wurde er am 14. des Monats, 7 Uhr abends, in der Straße von Tsugaru in der

Nähe des Leuchtturms von Shiokubi von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten des Kaiserlichen Torpedoboots Nr. 30, Oberleutnants zur See Tominaga Ryutaro, die Vernehmungsprotokolle des Vertreters des Kommandanten des genannten Torpedoboots, Kapitänleutnants Nagasawa Naotaro und des Kapitäns des Dampfers „Scotsman“, Edward Albert Mackenzie, durch das Schiffszertifikat, die Ausklarierungsscheine von Saigon und Hongkong, das Ladungsverzeichnis, das Konnossement, das Tagebuch, den von dem Vertreter der Reklamation eingereichten Chartervertrag und eine von dem spanischen Konsulat in Shanghai für R. Peretz ausgestellte Bescheinigung.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Da die Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers nicht im Eigentum des Reeders stehe, so könne das Schiff, selbst wenn die Ladung als Konterbande betrachtet werde, nicht mit derselben zusammen eingezogen werden. Da ferner der Reeder davon, daß Konterbande habe befördert werden sollen, keine Kenntnis gehabt habe, auch in den Schiffspapieren Wladiwostok klar als Bestimmungsort für Schiff und Ladung bezeichnet sei, so sei eine Fälschung in nichts versucht worden. Freilich sei zufällig der Chartervertrag zur Zeit der Aufbringung nicht an Bord vorhanden gewesen. Der Grund hierfür sei aber der, daß der Chartervertrag über dieses Schiff in Shanghai abgeschlossen worden sei und daß keine Zeit vorhanden gewesen sei, denselben dem Schiff zu übersenden, weil dieses damals in Saigon gelegen habe.

Wenn Reis auch nach einem Hafen, wo feindliche Truppenteile lägen, befördert werde, so müsse er doch nicht notwendigerweise nur zum Gebrauch dieser Truppen geliefert werden, sondern auch die übrige Bevölkerung lebe davon. Demgemäß stünde eine Reihe von kontinentalen Völkerrechtslehrern auf dem Standpunkt, daß es zu verwerfen sei, Reis als Konterbande zu betrachten. Auch der englische Gelehrte Holland habe zur Zeit des südafrikanischen Krieges die englische Praxis dahin beschrieben, daß Lebensmittel nur in dem Falle, wo es feststehe, daß sie an die feindliche Armee oder Marine oder nach Festungen befördert würden, als Konterbande gelten könnten. Auch für diesen Fall nehme er an, daß lediglich ein Vorkaufsrecht ausgeübt werden dürfe.

Ferner habe England in dem französisch-chinesischen Krieg vom Jahre 1885, als Frankreich aus Gründen der Kriegsführung eine Zeit lang das gewöhnliche Prinzip durchbrochen und Reis für Kriegskonterbande erklärt habe, einen energischen Protest gegen die Unbilligkeit dieser Behandlung von Reis als Konterbande eingelegt.

Auch im japanisch-chinesischen Krieg hätten England und Frankreich sich absolut dagegen ausgesprochen, als China Reis für Konterbande erklärt habe, und Japan habe gegen diesen Standpunkt der beiden Länder keinen Einspruch eingelegt.

So seien sich die Staaten fast alle in dem Punkte einig, daß Reis nicht als Konterbande gelten dürfe, und die Wissenschaft sowohl wie die Praxis erkennten dieses an.

Selbst einmal angenommen, Japan habe lediglich für den Krieg mit Rußland den Standpunkt eingenommen, daß Reis, welcher für die feindlichen Truppen bestimmt sei, als Konterbande gelte, so habe doch Wladiwostok zu gleicher Zeit die Eigenschaften eines Handels- und eines Kriegshafens. Auch sei der Handelsverkehr nach dort keineswegs völlig unterbunden. Daß in diesem Falle die dorthin beförderte Ladung rechtmäßigerweise als nach dem Handelshafen Wladiwostok und nicht für den Kriegsgebrach bestimmt anzusehen sei, gehe aus der Präcedenz-Entscheidung über den während des englisch-holländischen Kriegs im Jahre 1798 aufgebrachten „Neptunus" hervor. Dies gelte umsomehr, als bei den Russen der Reis kein gewöhnliches Nahrungsmittel sei, während er von der fremden Bevölkerung Wladiwostoks ganz allgemein gegessen werde.

Wenn der Empfänger der Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers nicht klar bestimmt sei, so komme das daher, daß das Konnossement auf Order laute. Darin könne man aber keinen Grund zu irgendwelchem Verdacht erblicken.

Aus diesen Gründen werde Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist eine bekannte Tatsache, daß Wladiwostok Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und zur Zeit der Hauptstützpunkt für seine Kriegsmarine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und sie ist mit allen Kräften bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher eine Ladung Reis, wie die des zur Verhandlung stehenden Schiffes, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert wird, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselbe für den Kriegsgebrauch zu liefern war.

Das Konnossement über die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs lautet nun auf Order, und der Kapitän hat ausgesagt, daß ihm bezüglich des Empfängers derselben bei seiner Ankunft in Wladiwostok Mitteilung von dem Eisbrecher hat zuteil werden sollen. Auch steht in dem Chartervertrag eine Abmachung, nach welcher das Schiff bei Ankunft in Wladiwostok erforderlichenfalls kostenlos die Un-

terstützung des Eisbrechers erhalten könne. Nach der von den russischen Küstenbehörden im Jahre 1901 und 1902 herausgegebenen „Übersicht über Sibirien" gehört der Eisbrecher in Wladiwostok zu dem sibirischen Geschwader der russischen Kriegsmarine.

Der zur Verhandlung stehende Dampfer hat 1679 Brutto-Tons Gehalt. Nach dem Ladungsverzeichnis ist die Ladung reichlich 210 000 Franks wert. Das Chartergeld von Saigon bis Wladiwostok beträgt die enorme Summe von L. 6250. Auch sagt der Kapitän aus, er glaube, daß der Reeder in Voraussicht einer Konfiskation für diese Reise die höchste Versicherungsprämie bezahlt habe. Danach ist es schwer anzunehmen, daß eine gewöhnliche Handelstransaktion bezweckt gewesen ist.

Der Vertreter der Reklamation sagt, Reis sei bei den Russen kein gebräuchliches Nahrungsmittel, aber nach den russischen Verpflegungsvorschriften wird Reis zur Verpflegung der Truppen verwandt. Auch ist es bekannt, daß zur Zeit bei den russischen Truppenteilen im Osten Chinesen und Koreaner angestellt sind, deren gewöhnliche Nahrung Reis ist.

Wenn man alles dies in Erwägung zieht, so muß man zu dem Schluß kommen, daß die Reisladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers der russischen Regierung gehöriger Kriegsvorrat ist und daher mit Recht als Konterbande angesehen werden muß.[1])

Der Vertreter der Reklamation führt die Ansichten der kontinentalen Völkerrechtslehrer und des englischen Professors Holland sowie die Beispiele des chinesisch-französischen und des japanisch-chinesischen Kriegs an und behauptet, die Staaten seien fast alle über das Prinzip einig, daß Reis nicht als Konterbande gelten dürfe, und die Wissenschaft sowie die Praxis erkennten dieses an. Holland aber und andere englische Gelehrte vertreten den Standpunkt, daß Reis in dem Falle, wo es klar erwiesen sei, daß er an die feindliche Armee oder Marine oder nach einer Festung befördert werde, als Kriegskonterbande angesehen werden könne. Als in dem jetzigen Kriege Rußland Reis für absolute Konterbande erklären wollte, hat die englische Regierung dagegen protestiert und gesagt, daß sie einverstanden sei, wenn die kriegführenden Mächte Reis als bedingungsweise Konterbande erklären wollten, daß es aber dem Völkerrecht und seiner Praxis widerspreche, wenn Reis für absolute Konterbande erklärt werde. Aus der britischen diplomatischen Korrespondenz vom Jahre 1905, Teil Rußland Nr. 1, in dem Erlaß des britischen Staatssekretärs des Auswärtigen Lansdowne an den englischen Botschafter Sir Charles Hardinge in Rußland vom 1. Juni 1904 ist der Standpunkt Englands ersichtlich. Daß auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika auf diesem Prinzip stehen, ergibt sich aus

[1]) II. Ziffer 2.

Praxis und Wissenschaft dieses Staats. Rußland hat, wie oben erwähnt, während des jetzigen Krieges Reis für Konterbande erklärt. Wenn man alle diese Beispiele ansieht, so ist offenbar die Behauptung des Reklamanten, alle Staaten stünden auf dem Prinzip, daß Reis nicht als Kriegskonterbande angesehen werde, völlig unbegründet.

Was die von dem Reklamanten angezogene Präcedenz aus dem chinesisch-französischen Krieg angeht, so hat die englische Regierung gerade wie jetzt gegenüber Rußland, sich damals nur Frankreichs Erklärung, daß Reis absolute Konterbande sei, widersetzt. Keineswegs ist sie jedoch gegen die Erklärung von Reis als bedingter Konterbande eingetreten.

Einmal die Frage betrachtet, ob es sich mit der Präcedenz aus dem japanisch-chinesischen Krieg wirklich so verhält, wie der Vertreter der Reklamation behauptet, so hat vielmehr Japan im § 10 der damaligen Prisenordnung Nahrungsmittel deutlich als bedingte Konterbande bezeichnet und während jenes Krieges sind keine Änderungen hinzugefügt, so daß also das Gegenteil der Behauptung des Reklamanten der Fall ist.

Sodann führt der Vertreter der Reklamation zur Begründung dafür, daß ein Chartervertrag nicht an Bord gewesen ist, an, daß keine Zeit gewesen sei, denselben zu übersenden. Aus dem Chartervertrag des Schiffs und anderen Papieren ergibt sich indes, daß der Vertrag, während das Schiff in Kobe lag, das heißt am 4. Januar dieses Jahres, in Shanghai abgeschlossen worden ist. Da ferner das Schiff am 24. Januar von Saigon nach Wladiwostok abgefahren, am 29. des Monats in Hongkong angekommen und am 1. Februar von dort abgefahren ist, so daß für die Übersendung des Chartervertrages an das Schiff hinreichend Zeit vorhanden gewesen ist, muß man annehmen, daß das Schiff überhaupt nicht mit einem solchen versehen werden sollte.[2])

Wie oben beschrieben, hat der Reeder das Schiff zum Transport von Reis nach Wladiwostok bereitgestellt und dafür ein enormes Chartergeld erhalten und in Voraussicht einer Aufbringung durch japanische Kriegsschiffe eine reichliche Versicherung genommen. Nach der Aussage des Kapitäns sollte diesem bezüglich des Empfängers des Schiffes eine Mitteilung von seiten des der russischen Marine angehörigen Eisbrechers zuteil werden. Ferner ist in dem Chartervertrag ausgemacht worden, daß das Schiff die kostenlose Hülfe des Eisbrechers erhalten solle. Überdies hat der Kapitän seiner Aussage nach die Order für diese Reise von dem Reeder erhalten. Der Dampfer hat, um nach Wladiwostok zu fahren, vorsätzlich einen Umweg genommen und außer der Konterbandeladung von Reis keine andere Ladung eingenommen. Wenn man

[2]) Ob dies als eine betrügerische Maßnahme (§ 44 der Seeprisenordnung V) angesehen wird, ist nicht ersichtlich.

alles dies nebeneinander stellt, so muß man annehmen, daß der Reklamant gewußt hat, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers der russischen Regierung gehöriger Kriegsvorrat war, und daß der Dampfer nach einem wohlüberlegten Plan zu dem Transport derselben gedient hat. Mit andern Worten, der Reklamant hat mit seinem Schiffe den Feind unterstützt.[3]) Die Wissenschaft und die Praxis des Völkerrechts erkennen an, daß ein Schiff, welches sich solcher Handlung schuldig gemacht hat, zusammen mit seiner Konterbandeladung einzuziehen ist.[4])

Da aus diesen Gründen das zur Verhandlung stehende Schiff einzuziehen ist, so liegt eine Notwendigkeit zur Beantwortung der übrigen Behauptungen des Vertreters der Reklamation nicht vor.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 7. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts Kobayashi Yoshio.

(Unterschriften.)

Reklamant: J. Lombard Steamship Company, England, London, Great St. Helen's Street 20.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kiobashiku Unemecho Nr. 15.

Am 7. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Scotsman", welcher am 4. Februar 1905 in der Straße von Tsugaru bei dem Leuchtturm Shiokubi von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 aufgebracht worden ist, ein Urteil erlassen, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Scotsman" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, die J. Lombard Steamship Company, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein

[3]) Ob dies als eine Verletzung des § 47 der Seeprisenordnung (V) angesehen wird, ist nicht klar ersichtlich.

[4]) Diese Entscheidung wird durch die japanische Seeprisenordnung nicht gedeckt, es sei denn, daß das Gericht Anwendung betrügerischer Mittel nach § 44 oder Unterstützung des Feindes nach § 47 der Seeprisenordnung (V) angenommen hat, wie es den Anschein hat. Das Oberprisengericht nimmt offenbar Verletzung dieser Bestimmungen nicht an, sondern erkennt auf Einziehung, weil der „Reisezweck" Konterbandetransport sei.

der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Yokosuka vom 7. Juni 1905, betreffend Wegnahme des Dampfers „Scotsman" sei unzutreffend. Es werde Aufhebung desselben und Freigabe des genannten Dampfers beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Obwohl die Verwendung des zur Verhandlung stehenden Schiffes zum Transport seiner Ladung ein rechtmäßiges Handelsgeschäft sei, das unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe, habe das Gericht erster Instanz ungerechterweise entschieden, daß diese Handlung zur Unterstützung des Feindes diene und habe die Einziehung des Schiffes mit der Ladung angeordnet.

2. Die Übernahme eines Konterbandetransports seitens eines Handelsschiffs sei Übernahme eines Handelsgeschäfts, und das Schiff könne außer in dem Falle, daß es im selben Eigentum stehe wie die Ladung, nicht eingezogen werden. Anderseits würden Seetransportfirmen, welche Transporte übernähmen, die die Neutralität verletzten, nach völkerrechtlichem Prinzip mit Einziehung des Schiffes bestraft.

Das Gericht erster Instanz habe seine Entscheidung auf Wegnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs damit begründet, daß

> der Reklamant sich der Unterstützung des Feindes mit seinem Schiff schuldig gemacht habe, und daß solche Schiffe zusammen mit ihrer Konterbandeladung eingezogen werden müßten.

Das sei eine rechtswidrige Entscheidung, weil sie das oben genannte Prinzip außer acht lasse.

Was die Strafe für Konterbandetransport angehe, so sei die Grundregel die, daß man für das Schiff den Verlust von Zeit, Kosten und Fracht als ausreichend erachte, im übrigen aber keine Schädigung auferlege. Aber in den beiden Fällen, daß der Reeder der Eigentümer der Konterbandeladung sei und daß das Schiff sich bei der Verschiffung von Kriegskonterbande betrügerischer Mittel bedient habe, werde auch das Schiff eingezogen. Im letzten Falle müsse das Schiff, weil der Reeder offenbar an dem Kriegskonterbandetransport mitgewirkt und an der unrechtmäßigen Handlung teilgenommen habe, als ein Gegenstand, der hierbei verwendet worden sei, eingezogen werden.

Das zur Verhandlung stehende Schiff habe aber einem andern gehörige Handelsware befördert und nicht zum Konterbandetransport gedient. Selbst aber angenommen, die Ladung sei Konterbande, so liege doch eine Beteiligung des Reeders bei Verwendung betrügerischer Mittel und Kenntnis desselben von der Konterbandeeigen-

schaft der Ladung nicht vor. Wenn daher das Gericht erster Instanz entscheide, daß die fragliche Handlung eine Unterstützung des Feindes und eine Verletzung der Neutralität sei, und deshalb auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes neben der Ladung erkenne, so sei das rechtswidrig.

3. Es ergebe sich aus den an Bord befindlichen Papieren, daß bei der Beförderung der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes von Saigon nach Wladiwostok keine Spur von betrügerischem Verfahren vorhanden sei. Alle diese Papiere gäben Wladiwostok als Bestimmungsort an, keines enthalte einen unwahren Bestimmungsort. Es sei daher ohne Raum für jeden Zweifel klar, daß von einer Verheimlichung des Bestimmungshafens keine Rede sein könne.

Das Gericht erster Instanz nehme unter Verweisung auf die in dem Urteil aufgezählten Tatsachen an, daß

> das zur Verhandlung stehende Schiff gewußt habe, daß seine Ladung der russischen Regierung gehöriger Kriegsvorrat sei und daß es sich durch Verwendung zur Beförderung derselben der Unterstützung des Feindes schuldig gemacht, nicht aber eine gewöhnliche Handelstransaktion ausgeführt habe.

Dies sei eine unzutreffende Entscheidung, welche die Tatsachen falsch auffasse, wie im folgenden dargetan werde:

a) Wladiwostok sei nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Sein Handel sei zur Zeit der Beförderung der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes wie früher ausgeübt worden und durchaus nicht zum Stillstand gekommen. Es sei bekannt, daß auch neutrale Kaufleute ihre Geschäfte geöffnet und betrieben hätten. Aus dem in dem „Neptunus"-Fall des englisch-holländischen Krieges vom Jahre 1798 gegebenen Urteilsbeispiel sei ersichtlich, daß die völkerrechtliche Praxis auf dem Standpunkt stehe, daß im Falle, wo Güter, welche sowohl zu kriegerischem wie friedlichem Gebrauch dienen könnten, nach einem Hafen wie dem genannten befördert würden, der die Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens in sich vereinige, angenommen werden müsse, daß sie nach dem Handelshafen befördert würden. Es sei daher im Widerspruch mit dieser Präcedenz, wenn angenommen worden sei, daß das zur Verhandlung stehende Schiff zum Transport von Kriegsvorrat gebraucht worden sei.

b) Wenn der Eisbrecher auch der russischen Regierung gehöre, so werde er doch immer dazu verwandt, für dort verkehrende Handelsschiffe aller Länder das Eis zu brechen, den Verkehr zu erleichtern und allerhand Bequemlichkeiten zu vermitteln. Das sei nicht nur während der Kriegszeit, sondern auch im Frieden der Fall.

Wenn daher auch im Chartervertrag eine Bestimmung stehe, daß das zur Verhandlung stehende Schiff nötigenfalls kostenlos die Hülfe des Eisbrechers erhalten werde, und wenn auch der Kapitän geglaubt habe, daß er von dem Eisbrecher Mitteilung darüber habe erhalten sollen, wer der Empfänger sei, so könne man daraus nicht ohne weiteres konstruieren, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes für die russischen Truppen bestimmter Kriegsvorrat sei.

c) Wenn das Chartergeld für das zur Verhandlung stehende Schiff außerordentlich hoch gewesen sei, und der Reeder eine hohe Versicherungsprämie bezahlt habe, so sei das etwas im Seetransportwesen zu Kriegszeiten ganz Gewöhnliches.

Besonders weil bei einer Reise nach einem dem Kriegsschauplatz nahe gelegenen Hafen einer der kriegführenden Mächte zu den gewöhnlichen Seegefahren noch Kriegsgefahren vorzusehen seien, so sei es eine öffentlich anerkannte Handelsgewohnheit, im Vergleich mit Friedenszeiten hohes Chartergeld und große Versicherungsprämien zu nehmen, um den möglicherweise entstehenden Schaden zu decken. Etwas Verdächtiges könne hierin keinenfalls gesehen werden, und wenn das Urteil erster Instanz hierin etwas Ungewöhnliches erblicke, so sei das ein ungeheuerliches Unverständnis gegenüber den Tatsachen.

d) Daß ein Chartervertrag nicht an Bord gewesen sei, habe seinen Grund darin, daß der Platz, wo dieser abgeschlossen worden sei, von dem Liegeplatz des Schiffes weit entfernt gewesen sei, so daß es zur Übersendung an Zeit gefehlt habe. Selbst aber angenommen, er sei nicht übersandt worden, trotzdem reichlich Zeit gewesen sei, so sei das lediglich eine Versäumnis der Schiffsagentur, und man könne daraus dem Reeder nicht den Vorwurf machen, daß er betrügerische Mittel angewandt habe, und könne daraus, daß der Chartervertrag unter den Schiffspapieren fehle, nicht auf betrügerisches Vorgehen des Kapitäns schließen; dies um so weniger, als sein Fehlen nicht ausreichen könne, um die Kaptoren zu täuschen.

e) Daß das zur Verhandlung stehende Schiff bei der Reise nach Wladiwostok vorsätzlich einen Umweg gemacht und seinen Kurs durch den Stillen Ozean genommen habe, sei, wie sich aus der Aussage des Kapitäns klar ergäbe, geschehen, weil zu der Zeit, als die Reise gemacht worden sei, die Wind- und Wetterverhältnisse im chinesischen und japanischen Meer sehr rauh seien. In dieser Weise nach den Verhältnissen des Wetters von dem gewöhnlichen Kurs abzuweichen, seien Seefahrer selbstredend befugt, und, da selbst ein Reeder darin nichts zu bestimmen habe, so könne darin, daß das zur Verhandlung stehende Schiff einen Umweg gemacht habe, eine verdächtige Handlung nicht erblickt werden.

Aus den obigen Ausführungen ergebe sich, daß die von dem Gericht erster Instanz angenommenen und als Urteilsgründe aufgestellten

Tatsachen alle nicht als Handlungen des Reklamanten, durch welche er den Feind unterstützt haben solle, angesehen werden könnten.

4. Wenn die russischen Truppen auch Reis essen möchten, so könne man doch darüber, daß er bei ihnen kein gebräuchliches Nahrungsmittel sei, nicht streiten. Es könne freilich nicht bestritten werden, daß die russischen Truppen in Nord-Korea und in der Mandschurei viele Koreaner und Chinesen angestellt hätten. In Wladiwostok und seiner Umgebung seien aber tatsächlich derartige Bevölkerungselemente nicht engagiert. Daher müsse man es als unzutreffend bezeichnen, wenn angenommen worden sei, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes für diese Leute bestimmt gewesen sei.

Nach allem diesem reiche keine der von dem Gericht erster Instanz zur Begründung des Urteils aufgestellten Tatsachen aus, um zu beweisen, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes Kriegsvorrat gewesen sei. Kurz, wenn der Reis auch nach einem Hafen, wo feindliche Truppen lägen, befördert worden sei, so beschränke sich sein Gebrauch doch nicht unbedingt auf die Truppen, sondern auch die übrige Bevölkerung lebe davon. Wissenschaft und Praxis seien sich darin einig und man brauche es nicht zu diskutieren, daß Reis nicht als Konterbande gelten dürfe, weil, wenn die Reistransporte ganz aufhören, die Zivilbevölkerung dem Hunger preisgegeben würde.

Da kein absoluter Beweis vorliege, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes den russischen Truppen habe geliefert werden sollen, so sei es billig, zu entscheiden, daß sie gewöhnliche Handelsware sei und es sei rechtswidrig, das zur Verhandlung stehende Schiff, auf dem die Ladung verschifft sei, einzuziehen.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts bei dem Prisengericht zu Yokosuka, Yanagita Kunio, sind folgende:

1. Es werde behauptet, daß das zur Verhandlung stehende Schiff die Ladung auf Grund eines Chartervertrages befördere. An Bord befinde sich aber die unter den Schiffspapieren eine wichtige Rolle spielende Abschrift des Chartervertrages nicht. Nach dem Völkerrecht liege die Verantwortung für diesen schwerwiegenden Mangel dem Reklamanten ob, dieser habe ihn aber nicht begründen und rechtfertigen können. Selbst wenn man annehme, daß der nach Entdeckung dieses Fehlers eingereichte Chartervertrag echt sei, so gehe doch aus seinen Bestimmungen und den sich darauf beziehenden früheren Aussagen des Kapitäns und dem Vorgehen des Schiffes hervor, daß der Reeder bzw. sein Vertreter um den Konterbandetransport gewußt, daran teilgenommen und dazu Hülfe geleistet habe. Daß in einem solchen Falle die Strafe der Einziehung sich nicht auf die Ladung zu beschränken, sondern auch auf das Schiff zu erstrecken habe, sei von vielen Gelehrten einstimmig an-

erkannt worden, und daher sei die Entscheidung des Gerichts erster Instanz zutreffend.

2. Wie der Konterbandetransport theoretisch auf keinen Fall als ein natürliches Recht des neutralen Staatsangehörigen bezeichnet werden könne, so stehe es auf der andern Seite dem kriegführenden Staat mit Recht frei, den Konterbandetransport zu verhindern und zugleich durch Bestrafung für die Zukunft eine Warnung zu geben.

Freilich seien Fälle, wo Reeder in gutem Glauben zufällig einige Konterbandegüter an Bord nähmen, häufig; da es aber tatsächlich unmöglich sei, zu beweisen, ob Vorsatz oder Teilnahme auf seiten des Reeders vorliege, so bestehe allgemein nur der Gebrauch, bei einer solchen Annahme das Vorhandensein ausreichender deutlicher Gründe zur Richtschnur zu nehmen und weiteren Beweisen nicht nachzuspüren. In dem vorliegenden Falle ergebe es sich aber ganz klar aus den Akten, daß der Reeder des Schiffs über die Umstände unterrichtet gewesen sei und zur Erreichung des Ziels seine Beihülfe gewährt habe, und der Reklamant könne nicht behaupten, wie er es getan habe, daß er keinen Neutralitätsbruch begangen habe.

Wenn der Reeder wünsche, seine Verantwortung für die Unvollständigkeit der Schiffspapiere und die sonstigen unklaren Handlungen abzulehnen, so sei es erforderlich, daß er hierfür treffende Gründe darlege. Er habe aber, wie oben dargetan, keinerlei Antwort geben können.

Der Reklamant habe erklärt, daß ein Versehen des Vertreters des Reeders vorliege. An der Folge dieses Versehens könne aber die betroffene kriegführende Macht keinen Teil nehmen. Der Reklamant wiederhole zwecklos den alten Standpunkt, ohne indes etwas Neues vorzubringen. Das lasse vermuten, daß seine Handlungsweise nicht auf Versehen, sondern auf Absicht beruhe. Der Grund, weshalb eine Kopie des Chartervertrags, welche an Bord habe geliefert werden müssen, nicht geliefert worden sei, sei glücklicherweise der, daß ein Chartervertrag von Anfang an nicht vorhanden gewesen und der Verkauf der Ladung auf Rechnung des Reeders geschehen sei, oder der, daß man gefürchtet habe, daß der Wortlaut des Chartervertrags offenbart haben würde, daß die Ladung Kriegsvorrat und daß der Reeder beteiligt gewesen sei. Eins von diesen beiden sei wohl sicher der Fall, und wie es auch sei, könne das Schiff der Verantwortung hierfür nicht entgehen.

Aus diesen Gründen sei die Berufung unbegründet und müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist völkerrechtlich anerkannt, daß Lebensmittel wie Reis, im Falle, daß sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sind oder nach einem Platz in Feindesland gehen und angenommen werden muß,

daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden, als Kriegskonterbande anzusehen sind und eingezogen werden können. Es ist nun aber unbestritten, daß der in Frage stehende Reis nach Wladiwostok bestimmt gewesen ist. Ferner ist es eine bekannte Tatsache, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist und daß Rußland diesen Platz seit dem Kriege mit Japan zum Hauptstützpunkt für seine Flotte und Hauptetappenort gemacht hat. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert, und der gewöhnliche Handelsverkehr ist dort fast gänzlich zum Stillstand gekommen.

In dem Chartervertrag des zur Verhandlung stehenden Dampfers „Scotsman“ steht eine Bestimmung, nach welcher die Verpflichtung übernommen wird, daß das Schiff bei Ankunft in Wladiwostok erforderlichenfalls, ohne daß ihm daraus Kosten erwüchsen, sich von dem Eisbrecher innerhalb und außerhalb des Hafens eine Fahrrinne solle brechen lassen können.

Es wird also, obwohl, wie auch der Reklamant annimmt, der Eisbrecher im Eigentum der russischen Regierung steht, ausdrücklich verbürgt, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, welches einen Transport von Saigon-Reis übernommen habe, den Eisbrecher kostenlos benutzen könne, um sich bei Wladiwostok eine Fahrrinne brechen zu lassen. Nach Aussage des Kapitäns hat ihm, wenn er nach Wladiwostok kam, der Empfänger der Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers von dem Eisbrecher mitgeteilt werden sollen.

Nach dem Ladungsverzeichnis ist der Wert der Ladung reichlich 210 000 Franks. Demgegenüber beträgt das Chartergeld von Saigon nach Wladiwostok den enormen Betrag von L. 6250 netto. Nach allem diesen zu schließen, kann man auf keinen Fall annehmen, daß der Reis im gewöhnlichen Handelsverkehr nach Wladiwostok geschafft worden ist.

Der Reklamant behauptet ferner, daß der Handelsverkehr in Wladiwostok zur Zeit der Beförderung der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes wie früher ausgeübt und noch keineswegs zum Stillstand gekommen sei. Da für diese Behauptung aber keinerlei Beweis erbracht worden ist, so kann sie nicht als der Wahrheit entsprechend angesehen werden.

Weiter sagt er, die in Frage stehende Ladung Reis müsse nach dem Urteilsbeispiel des „Neptunus“-Falls als zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen werden. Da aber die Verhältnisse des Bestimmungsorts in dem genannten Fall von denen der vorliegenden Sache von Grund aus verschieden sind, so kann jener Fall nicht als Präcedenz für den vorliegenden dienen. Kurz, es ist durchaus zutreffend, daß das Gericht

erster Instanz den auf dem zur Verhandlung stehenden Schiffe verschifften Saigon-Reis als Kriegskonterbande betrachtet hat.[5])

Wie im Vorigen dargetan, kann keinenfalls angenommen werden, daß der Transport der Reisladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs nach Wladiwostok im gewöhnlichen Handelsverkehr geschehen ist. Die ganze Ladung ist Reis, also Konterbande. Nach der Aussage des Kapitäns hat der Reeder in Voraussicht der Gefahr der Einziehung auf dieser Reise eine reichliche Versicherung genommen, so daß er, wenn auch das Schiff eingezogen werde, keinen Schaden erleiden werde. Wenn man diese Tatsachen zusammenstellt, so liefern sie reichlich Unterlage für die Vermutung, daß der Zweck der Reise des zur Verhandlung stehenden Schiffes ein Transport von Konterbande war. Das Völkerrecht steht aber auf dem Standpunkt, daß Schiffe, deren Reisezweck die Beförderung von Konterbande ist, eingezogen werden können.[6]) Das Oberprisengericht erkennt dies als den Umständen gerecht werdend an.

Da nach dem oben Gesagten die Entscheidung des Gerichts erster Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes durchaus zutreffend ist, so ist es unnötig, auf die einzelnen Berufungsgründe noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 5. September 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: A. Chazalon & Co., Shanghai, China, vertreten durch den Prokuristen Maurice Jacquet.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Scotsman“ wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der auf dem englischen Dampfer „Scotsman“ verladenen ungefähr 20000 Sack Saigon-Reis erkannt.

---

[5]) II. Ziffer 2.

[6]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize, Art. 82—85.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist auf Grund des am 4. Juni 1905 in Shanghai, China, zwischen dem Vertreter des Reeders des Dampfers „Scotsman", der Firma Dodwell & Co. in Shanghai und der Firma R. Peretz ebendaselbst (diese Firma ist am 12. Februar dieses Jahres aufgelöst, und alle ihre Geschäfte sind der Firma A. Chazalon übertragen worden) abgeschlossenen Chartervertrags in Saigon auf dem Dampfer „Scotsman" verladen worden, um sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern. Die Absender waren die Vertreter der Firma R. Peretz in Saigon P. Rauzy & P. Ville. Nach dem Konnossement sollte sich der Empfänger nach Order richten. Am 24. Januar dieses Jahres fuhr der genannte Dampfer von Saigon ab, kam am 29. des Monats in Hongkong an und nahm bei seiner Abfahrt von dort am 1. Februar vorsätzlich einen Umweg, der ihn durch die Tsugaru-Straße nach Wladiwostok führen sollte. Auf dieser Reise wurde die Ladung am 14. des Monats in der Straße von Tsugaru in der Nähe des Leuchtturms von Shiokubi von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 zusammen mit dem Dampfer beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten des Kaiserlichen Torpedoboots Nr. 30, Oberleutnants zur See Tomimaga Ryutaro, die Vernehmungsprotokolle des Vertreters des Kommandanten des genannten Torpedoboots, Kapitänleutnants Nagasawa Naotaro und des Kapitäns des Dampfers „Scotsman", Edward Albert Mackenzie, durch das Schiffszertifikat, das Ladungsverzeichnis, das Konnossement, den von dem Vertreter der Reklamation eingereichten Chartervertrag und eine von dem japanischen Konsul in Shanghai für die Firma R. Peretz ausgestellte Bescheinigung.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Wenn die zur Verhandlung stehende Ladung Reis auch nach einem Hafen, wo die feindlichen Truppenteile sich sammelten, befördert werde, so beschränke sich ihre Lieferung doch nicht notwendigerweise auf den Gebrauch von seiten der Truppen, sondern auch die übrige Bevölkerung lebe davon. Demgemäß stünde eine Reihe von kontinentalen Völkerrechtslehren auf dem Standpunkt, daß es zu verwerfen sei, Reis als Konterbande zu betrachten. Auch der englische Gelehrte Holland habe zur Zeit des südafrikanischen Krieges die englische Praxis dahin beschrieben, daß Lebensmittel nur in dem Falle, wo es feststehe, daß sie an die feindliche Armee oder Marine oder nach Festungen befördert würden, als Konterbande gelten könnten. Auch für diesen Fall nehme er an, daß lediglich ein Vorkaufsrecht ausgeübt werden dürfe.

Ferner habe England in dem französisch-chinesischen Krieg vom Jahre 1885, als Frankreich aus Gründen der Kriegsführung zeitweise das gewöhnliche Prinzip durchbrochen und Reis für Kriegskonterbande erklärt habe, einen energischen Protest gegen die Unbilligkeit dieser Behandlung von Reis als Konterbande eingelegt.

Auch in dem japanisch-chinesischen Krieg hätten England und Frankreich sich absolut dagegen ausgesprochen, als China Reis für Konterbande erklärt habe, und Japan habe gegen diesen Standpunkt der beiden Länder keinen Einspruch eingelegt.

So seien die Staaten sich fast alle in dem Punkt einig, daß Reis nicht als Konterbande gelten dürfe, und die Wissenschaft sowie die Praxis erkennten dieses an.

Selbst einmal angenommen, Japan habe lediglich für den Krieg mit Rußland den Standpunkt eingenommen, daß Reis, welcher für die feindlichen Truppen bestimmt sei, als Konterbande gelte, so habe doch Wladiwostok zu gleicher Zeit die Eigenschaften eines Handels- und eines Kriegshafens. Auch sei der Handelsverkehr nach dort keineswegs völlig unterbunden. Daß in diesem Falle die dorthin beförderte Ladung rechtmäßigerweise als nach dem Handelshafen Wladiwostok und nicht für den Kriegsgebrauch bestimmt anzusehen sei, gehe aus der Präcedenzentscheidung über den während des englisch-holländischen Kriegs im Jahre 1798 aufgebrachten „Neptunus“ hervor. Dies um so mehr, als bei den Russen der Reis kein gewöhnliches Nahrungsmittel sei, während er von der fremden Bevölkerung Wladiwostoks ganz allgemein gegessen werde.

Wenn der Empfänger der zur Verhandlung stehenden Ladung nicht klar bestimmt sei, so komme das daher, daß das Konnossement auf Order laute. Darin könne man aber keinen Grund zu irgendwelchem Verdacht erblicken.

Aus diesen Gründen werde Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist eine bekannte Tatsache, daß Wladiwostok Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Kriegsmarine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und sie ist mit allen Kräften bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher eine Ladung Reis wie die zur Verhandlung stehende, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert wird, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselbe für den Kriegsgebrauch zu liefern war.

Das Konnossement über die zur Verhandlung stehende Ladung lautet nun auf Order und der Kapitän des Dampfers „Scotsman" hat ausgesagt, daß ihm bezüglich des Empfängers derselben bei seiner Ankunft in Wladiwostok Mitteilung von dem Eisbrecher habe zuteil werden sollen. Auch steht in dem Chartervertrag eine Abmachung, nach welcher das Schiff bei Ankunft in Wladiwostok erforderlichenfalls kostenlos die Unterstützung des Eisbrechers erhalten könne.

Nach der von den russischen Küstenbehörden im Jahre 1901 und 1902 herausgegebenen „Übersicht über Sibirien" gehört der Eisbrecher in Wladiwostok zu dem sibirischen Geschwader der russischen Kriegsmarine.

Der zur Verhandlung stehende Dampfer hat 1679 Brutto Tons Gehalt. Nach dem Ladungsverzeichnis ist die Ladung reichlich Fcs. 210 000 wert. Das Chartergeld von Saigon bis Wladiwostok beträgt die enorme Summe von £ 6250. Auch sagt der Kapitän aus, daß er glaube, daß der Reeder in Voraussicht einer Konfiskation für diese Reise die höchste Versicherungsprämie bezahlt habe. Danach ist es schwer anzunehmen, daß eine gewöhnliche Handelstransaktion bezweckt gewesen ist.

Der Vertreter der Reklamation sagt, Reis sei bei den Russen kein gebräuchliches Nahrungsmittel, aber nach den russischen Verpflegungsvorschriften wird Reis zur Verpflegung der Truppen verwandt. Auch ist es bekannt, daß zurzeit bei den russischen Truppenteilen im Osten Chinesen und Koreaner angestellt sind, deren gewöhnliche Nahrung Reis ist.

Wenn man alles dies in Erwägung zieht, so muß man zu dem Schluß kommen, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Reis der russischen Regierung gehöriger Kriegsvorrat ist und daher mit Recht als Konterbande angesehen werden muß.[1])

Der Vertreter der Reklamation führt die Ansichten der kontinentalen Völkerrechtslehrer und des englischen Professors Holland sowie die Beispiele des chinesisch-französischen sowie des japanisch-chinesischen Krieges an und behauptet, die Staaten seien fast alle über das Prinzip einig, daß Reis nicht als Konterbande gelten dürfe und die Wissenschaft und die Praxis erkennten dieses an. Holland aber und andere englische Gelehrte vertreten den Standpunkt, daß Reis in dem Falle, wo es klar erwiesen sei, daß er an die feindliche Armee oder Marine oder nach einer Festung befördert werde, als Kriegskonterbande angesehen werden könne. Als in dem jetzigen Kriege Rußland Reis für absolute Konterbande erklären wollte, hat die englische Regierung dagegen protestiert und gesagt, daß sie einverstanden sei, wenn die kriegführenden Mächte Reis als bedingungsweise Konterbande erklären

[1]) II. Ziffer 2.

wollten, daß es aber dem Völkerrecht und seiner Praxis widerspreche, wenn Reis für absolute Konterbande erklärt werde. Aus der britischen diplomatischen Korrespondenz vom Jahre 1905, Teil Rußland, Nr. 1, in dem Erlaß des britischen Staatssekretärs des Auswärtigen, Lansdowne, an den englischen Botschafter Sir Charles Hardinge in Rußland vom 1. Juli 1904 ist der Standpunkt Englands ersichtlich. Daß auch die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika auf diesem Prinzip stehen, ergibt sich aus der Praxis und Wissenschaft dieses Staats. Rußland hat, wie oben erwähnt, während des jetzigen Krieges Reis für Konterbande erklärt. Wenn man alle diese Beispiele ansieht, so ist offenbar die Behauptung des Reklamanten, alle Staaten stünden auf dem Prinzip, daß Reis nicht als Kriegskonterbande angesehen werde, völlig unbegründet. Was die von dem Reklamanten angezogene Präcedenz aus dem französisch-chinesischen Kriege angeht, so hat die englische Regierung gerade wie jetzt gegenüber Rußland sich damals nur Frankreichs Erklärung, daß Reis absolute Konterbande sei, widersetzt. Keineswegs ist sie jedoch gegen die Erklärung von Reis als bedingter Konterbande eingetreten.

Einmal die Frage betrachtet, ob es sich mit der Präcedenz aus dem japanesisch-chinesischen Krieg wirklich so verhält, wie der Vertreter der Reklamation behauptet, so hat vielmehr Japan im § 10 der damaligen Prisenordnung Nahrungsmittel deutlich als bedingte Konterbande bezeichnet und während jenes Kriegs sind keine Änderungen hinzugefügt, so daß also das Gegenteil der Behauptung des Reklamanten der Fall ist.

Daß aber Kriegskonterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden kann, ist in der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 und von der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis in gleicher Weise anerkannt.[2])

Da die zur Verhandlung stehende Ladung aus den obigen Gründen einzuziehen ist, so erübrigt es sich, auf die übrigen Punkte des Vertreters der Reklamation einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 7. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio.

(Unterschriften.)

---

[2]) V. § 43.

Reklamant: A. Chazalon and Company, Shanghai, China, vertreten durch den Prokuristen Maurice Jacquet.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku Unemecho Nr. 15.

Am 7. Juni hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Scotsman", welcher am 14. Februar 1905 in der Tsugarustraße bei dem Leuchtturme von Shiokubi von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme der auf dem englischen Dampfer verschifften ungefähr 20 000 Sack Saigon-Reis erkannt, worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Maurice Jacquet als Vertreter des Reklamanten, der Firma A. Chazalon and Company, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das am 7. Juni 1905 von dem Prisengericht zu Yokosuka gefällte Urteil auf Wegnahme der Ladung des Dampfers „Scotsman" von etwa 20 000 Sack Saigon-Reis sei unzutreffend. Es werde Aufhebung desselben und Freigabe der genannten Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Es sei von der Wissenschaft und der Praxis als billig anerkannt, daß die zur Verhandlung stehende Ladung von Saigon-Reis, welche nach Wladiwostok, dem einzigen Handels- und Kriegshafen Rußlands im Osten, befördert worden sei, als zur Einfuhr nach dem Handelshafen des genannten Platzes und nicht zur Lieferung für den Kriegsgebrauch bestimmt betrachtet werden müsse. Es sei daher unzutreffend, daß das Gericht erster Instanz die Ladung als zum Kriegsgebrauch bestimmt und daher als Konterbande angesehen habe.

2. Das Gericht erster Instanz nehme unter Verweisung auf die in dem Urteil aufgezählten Tatsachen an, daß die zur Verhandlung stehende Ladung der russischen Regierung gehöriger Kriegsvorrat, daher Konterbande sei.

Dies sei eine unzutreffende Entscheidung, welche die Tatsachen falsch auffasse, wie im folgenden dargetan werde:

a) Wladiwostok sei nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten, sein Handel sei zur Zeit der Beförderung der zur Verhandlung stehenden Ladung wie früher ausgeübt worden und durchaus nicht zum Stillstand gekommen. Es sei bekannt, daß auch neutrale Kaufleute ihre Geschäfte geöffnet gehalten und betrieben hätten. Aus dem in dem „Neptunus"-Fall des

englisch-holländischen Krieges vom Jahre 1798 gegebenen Urteilsbeispiel sei ersichtlich, daß die völkerrechtliche Praxis auf dem Standpunkt stehe, daß im Falle, wo Güter, welche sowohl zu kriegerischem wie friedlichem Gebrauch dienen könnten, nach einem Hafen wie dem genannten befördert würden, der die Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens in sich vereinige, angenommen werden müsse, daß sie nach dem Handelshafen befördert würden und zu friedlichem Gebrauch bestimmt seien. Es sei daher im Widerspruch mit dieser Präcedenz, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als Kriegsvorrat angesehen worden sei.

b) Wenn der Eisbrecher auch der russischen Regierung gehöre, so werde er doch immer dazu verwandt, für dort verkehrende Handelsschiffe aller Länder das Eis zu brechen, den Verkehr zu erleichtern und allerhand Bequemlichkeiten zu vermitteln. Das sei nicht nur während der Kriegszeit, sondern auch im Frieden der Fall. Wenn daher auch im Chartervertrag des Dampfers, auf dem die zur Verhandlung stehende Ladung verschifft sei, eine Bestimmung stehe, daß der Dampfer nötigenfalls kostenlos die Hülfe des Eisbrechers erhalten werde, und wenn auch der Kapitän geglaubt habe, daß er von dem Eisbrecher Mitteilung darüber habe erhalten sollen, wer der Empfänger sei, so könne man daraus nicht ohne weiteres schließen, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Kriegsvorrat sei, welcher an die russischen Truppen habe befördert werden sollen.

c) Wenn das Chartergeld und die Versicherungsprämie sehr hoch gewesen sei, so sei das in Kriegszeiten etwas ganz Gewöhnliches. Besonders, weil bei einer Reise nach einem dem Kriegsschauplatz nahe gelegenen Hafen einer der kriegführenden Mächte das Chartergeld und die Versicherungsprämie für das Schiff außer der gewöhnlichen Seegefahr noch die Kriegsgefahr zu berücksichtigen und den daraus möglicherweise entstehenden Schaden im voraus zu decken habe, so sei eine anerkannte Handelsgewohnheit, im Vergleich mit Friedenszeiten hohe Summen zu vereinbaren. Daher könnten die Tatsachen nicht als Unterlagen für die Annahme dienen, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Kriegsvorrat sei.

d) Wenn die russischen Truppen auch Reis essen möchten, so könne man darüber, daß er bei ihnen kein gebräuchliches Nahrungsmittel sei, nicht streiten. Es könne freilich nicht bestritten werden, daß die russischen Truppen in Nord-Korea und in der Mandschurei viele Koreaner und Chinesen angestellt hätten. In Wladiwostok und seiner Umgegend seien aber tatsächlich derartige Bevölkerungselemente nicht engagiert. Daher müsse man es als unzutreffend bezeichnen, wenn angenommen worden sei, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für diese Leute bestimmt gewesen sei.

Nach allem diesen reiche keine der von dem Gericht erster Instanz als zur Begründung des Urteils aufgestellten Tatsachen aus, um zu beweisen, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Kriegsvorrat gewesen sei.

Kurz, wenn der Reis auch nach einem Hafen, wo die feindlichen Truppen sich sammelten, befördert worden sei, so beschränke sich sein Gebrauch doch nicht unbedingt auf die Truppen, sondern auch die übrige Bevölkerung lebe davon. Wissenschaft und Praxis seien sich darin einig und man brauche es nicht zu diskutieren, daß Reis nicht als Konterbande gelten dürfe, weil, wenn Reistransporte so ganz aufhören würden, die Zivilbevölkerung dem Hunger preisgegeben würde.

Da kein absoluter Beweis vorliege, daß die zur Verhandlung stehende Ladung den russischen Truppen habe geliefert werden sollen, so sei es billig, zu entscheiden, daß sie gewöhnliche Handelsware sei.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Yanagita Kunio, sind folgende:

1. Der Reklamant behaupte,

   der Bestimmungsort der zur Verhandlung stehenden Ladung Wladiwostok habe neben seiner Eigenschaft als Kriegshafen auch die eines Handelshafens, und Güter, welche dorthin eingeführt würden, könnten nicht als zum Kriegsgebrauch bestimmt angesehen werden.

Aber vor der Kriegseröffnung habe man Wladiwostok auf keinen Fall nach den damaligen Zuständen als einen allgemeinen Handelsplatz betrachten können. Wenn man dazu erwäge, daß die russische Regierung mit allen Mitteln Vorräte für die Armee und Marine dort anzusammeln bestrebt sei, so sei es gerechtfertigt anzunehmen, daß Lebensmittel, die dorthin gingen, Konterbande seien. Wenn es auch vielleicht Präcedenzen und wissenschaftliche Ansichten, wie der Reklamant sie angebe, geben möge, so paßten diese doch nicht auf Wladiwostok, welches kein Handelshafen sei.

Daß eine im Verhältnis zu Frachtgeldern in Friedenszeiten zehnfache Summe geleistet und empfangen worden sei, und daß in Voraussicht einer Einziehung eine besonders hohe Versicherung genommen sei, deute darauf hin, daß nicht eine gewöhnliche Handelstransaktion bezweckt gewesen sei.

Kurz, es sei nach den damaligen Verhältnissen des Bestimmungsortes sowie früheren und jetzigen Anzeichen klar, daß der Transport der zur Verhandlung stehenden Ladung für die feindlichen Truppen beabsichtigt gewesen sei; und sowohl nach den Grundsätzen des Völkerrechts wie nach dem neuerlich verkündeten japanischen Standpunkt stehe der Einziehung derselben nichts im Wege.

2. Es sei überflüssig zu erörtern, daß Reis bedingte Konterbande sei. Der Hauptpunkt der Reklamation besage, daß

> es unzutreffend sei, wenn das Gericht erster Instanz daraufhin, daß der Bestimmungsort Wladiwostok sei, ohne weiteres angenommen habe, daß die Ladung zum Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen.

Da es aber bekannt sei, daß Rußland beim Ansammeln von Kriegsvorräten für Marine und Armee Wladiwostok zum Mittelpunkt gemacht habe, so liege schon darin, daß Lebensmittel dorthin gingen, ein ausreichender Grund für die Annahme, daß sie zum Kriegsgebrauch zu liefern gewesen wären, wenn auch sonst keine Anzeichen vorhanden seien, welche einen Schluß auf ihre Bestimmung gestatteten.

Der Reklamant führe dafür, daß Wladiwostok ein Handelshafen sei, als Beispiel an, daß es außer dem Militär auch noch sonstige Einwohner gebe und daß kleine Läden vorhanden seien. Diese Behauptung tue dar, daß er die Verhältnisse nicht verstehe. Wenn Wladiwostok beispielsweise ein Hafen sei, wie der auch in dem von dem Reklamanten zitierte „Neptunus"-Urteil erwähnte französische Hafen Brest, so müsse man doch mit Recht behaupten, daß es unmöglich der ungünstigen Präsumption entgehen könne. Wladiwostok übertreffe aber offenbar Brest bei weitem an militärischer Bedeutung.

Kurz, die Berufung sei in allen Punkten unbegründet.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist völkerrechtlich anerkannt, daß Lebensmittel wie Reis, im Falle, daß sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sind oder nach einem Platz in Feindesland gehen und angenommen werden muß, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden, als Kriegskonterbande anzusehen sind, und eingezogen werden können.

Es ist nun aber unbestritten, daß der in Frage stehende Reis nach Wladiwostok bestimmt gewesen ist. Ferner ist es eine bekannte Tatsache, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist und daß Rußland diesen Platz seit dem Kriege mit Japan zum Hauptstützpunkt für seine Flotte und Hauptetappenort gemacht hat. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert, und der gewöhnliche Handelsverkehr ist dort fast gänzlich zum Stillstand gekommen.

In dem Chartervertrag des Dampfers „Scotsman", auf dem die zur Verhandlung stehende Ladung verschifft worden ist, steht eine Bestimmung, nach welcher die Verpflichtung übernommen wird, daß das Schiff bei Ankunft in Wladiwostok erforderlichenfalls, ohne daß ihm daraus Kosten erwüchsen, sich von dem Eisbrecher innerhalb und außerhalb des Hafens eine Fahrrinne solle brechen lassen können. Es wird also, obwohl, wie auch der Reklamant annimmt, der Eisbrecher im

Eigentum der russischen Regierung steht, ausdrücklich verbürgt, daß das Schiff, welches zur Beförderung der zur Verhandlung stehenden Ladung diene, den Eisbrecher kostenlos benutzen könne, um sich bei Wladiwostok eine Fahrrinne brechen zu lassen. Nach Aussage des Kapitäns hat ihm, wenn er nach Wladiwostok kam, der Empfänger der zur Verhandlung stehenden Ladung von dem Eisbrecher mitgeteilt werden sollen. Nach dem Ladungsverzeichnis ist der Wert der Ladung reichlich Fcs. 210 000.—. Demgegenüber beträgt das Chartergeld von Saigon bis Wladiwostok den enormen Betrag von £ 6250 netto. Nach allem diesen zu schließen, kann man. auf keinen Fall annehmen, daß der zur Verhandlung stehende Saigon-Reis im gewöhnlichen Handelsverkehr nach Wladiwostok geschafft worden ist.

Der Reklamant behauptet, daß der Handelsverkehr in Wladiwostok zur Zeit der Beförderung der zur Verhandlung stehenden Ladung wie früher ausgeübt und noch keineswegs zum Stillstand gekommen sei. Da für diese Behauptung aber keinerlei Beweis erbracht worden ist, so kann sie nicht als der Wahrheit entsprechend angesehen werden.

Weiter sagt er, die zur Verhandlung stehende Ladung Reis müsse nach dem Urteilsbeispiel des „Neptunus“-Falles als zum friedlichen Gebrauch bestimmt angesehen werden. Da aber die Verhältnisse des Bestimmungsortes in dem genannten Falle von denen der vorliegenden Sache von Grund aus verschieden sind, so kann jener Fall nicht als Präcedenz für den vorliegenden dienen.

Da es, wie oben dargetan, durchaus zutreffend ist, daß das Urteil erster Instanz den zur Verhandlung stehenden Saigon-Reis als Kriegskonterbande angesehen und seine Wegnahme verfügt hat, so ist es nicht notwendig, auf die einzelnen Berufungspunkte noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 5. September 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Holland Gulf Stoomvaart Maatschappy, vertreten durch Johannes Josephus de Poorter, wohnhaft in Rotterdam.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend den holländischen Dampfer „Wilhelmina“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Wilhelmina“ wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Wilhelmina“ steht im Eigentum der Holland Gulf Stoomvaart Maatschappy, Rotterdam, Holland. Er führt die holländische Flagge und dient zum Gütertransport.

Der Kapitän A. Wolkammer lud im August 1904 in Cardiff eine Ladung Steinkohle, mit welcher er nach Wladiwostok gelangte. Als er die Ladung an die russischen Behörden abgeliefert hatte, erhielt er am 1. Dezember dieses Jahres von seinem Reeder die Order, nach Shanghai zu fahren, um dort Schiffskohle zu laden und wieder nach Wladiwostok zu fahren. Am 12. d. M. verließ er Wladiwostok und traf am 24. in Shanghai ein. Am 28. d. M. erhielt er von dem Reeder Order, sofort Steinkohle zu laden und lud nach Anweisung der Firma Alexander Bielfeld & Co. in Shanghai am Hafen liegende $6897^1/_2$ Tons Cardiffkohle, gab vor, nach Astoria in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu fahren, erhielt von dem holländischen Konsul in Shanghai Ausklarierungsschein und Gesundheitspaß für Astoria und fuhr, ohne ein Konnossement zu haben, am 13. Januar 1905 von Shanghai ab. Auf der Fahrt nach Wladiwostok begriffen, wurde er am 16. desselben Monats nachmittags 2 Uhr 30 Minuten auf 35° 2′ 45″ n. Br. und 129° 24′ 15″ ö. L. etwa 15 Seemeilen östlich von der koreanischen Insel Chyöllyöng, weil er Konterbande führe, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Naniwa“ und dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 60 aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Naniwa“, Marineleutnants Shiraishi Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Wilhelmina“ A. Wolkammer, des 1. Offiziers de Vries, des 2. Offiziers D. Geertsma und des 1. Maschinisten H. P. Burgdorffer, durch das Schiffszertifikat, das Tagebuch, die Ausklarierungsbescheinigung und die Telegramme des Reeders an den Kapitän.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant sei der Eigentümer des Dampfers „Wilhelmina“. Der Dampfer habe vom 28. Dezember 1904 in Shanghai Steinkohle, welche dem Charterer, Daniel Milberg in Hamburg, Deutschland, gehörte, geladen und sei damit nach Wladiwostok abgefahren.

Kohle sei aber keine absolute Konterbande. Vielmehr gelte sie nach der japanischen Seeprisenordnung[1]) als Konterbande nur, wenn sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei oder als für den feindlichen Kriegsgebrauch zu liefern angesehen werden müsse.

Im Falle aber, daß Kohle nach einem Hafen wie Wladiwostok befördert werde, der die beiden Eigenschaften eines Kriegs- und Handelshafens in sich vereinige, sei es richtig, anzunehmen, daß dieselbe nach dem Handelshafen befördert werde und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Das tue die Präcedenzentscheidung des „Neptunus"-Falls dar. Daher könne die Kohle, wenn sie auch nach Wladiwostok befördert worden sei, nicht ohne weiteres als zum Kriegsgebrauch bestimmt angesehen werden.

Wenn die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffes unvollständig und nicht in Ordnung seien, so sei der Grund dafür der, daß der Absender im Ladehafen oder dessen Vertreter keine Zeit gehabt habe, dem Kapitän die Papiere zu behändigen. Daß die Ausklarierungsbescheinigung usw. auf Astoria ausgestellt worden seien, sei geschehen, um die Mannschaft, die nicht nach Wladiwostok habe fahren wollen, zu beruhigen, nicht aber, um dadurch der Aufbringung zu entgehen. Man könne daher nicht sagen, daß die Ladung unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft worden sei.

Besonders auch, da die Kohle nicht dem Reeder gehöre, könne das Schiff, selbst wenn man die Kohle als Konterbande ansehe, nicht mit der Ladung zusammen eingezogen werden.

Es werde daher eine Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Steinkohle sei nach dem russischen Kriegshafen Wladiwostok bestimmt und sei, da es somit offenbar sei, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen, Konterbande.

Da ferner angenommen werden könne, daß die Kohle im Eigentum des Reeders stehe, und die Ausklarierungs- und sonstigen Papiere falsche Angaben enthielten, so sei das zur Verhandlung stehende Schiff einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Bestimmungen und die Praxis des Völkerrechts stehen auf dem Standpunkt, daß ein Schiff, welches Konterbande führt, im Falle, daß sein Eigentümer und der Eigentümer der Konterbande dieselbe Person ist, eingezogen werden muß; ebenso daß Schiffe, welche unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande befördern, eingezogen werden müssen.

---

[1]) V. § 14.

Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes besteht aus Cardiffkohle, wie sie zurzeit ausschließlich auf den Kriegsschiffen verwandt wird. Ihr Bestimmungsort ist Wladiwostok, der Hauptstützpunkt der russischen Flotte. Auf seiner letzten Reise hat das Schiff Kohle von Cardiff in England nach Wladiwostok befördert und dort an die russischen Behörden abgeliefert. Daraus ergibt sich unzweifelhaft, daß die jetzige Kohlenladung für den feindlichen Kriegsgebrauch zu liefern und daher Konterbande ist. Wenn man weiter überlegt, daß ein Chartervertrag und ein Konnossement auf dem Schiff nicht vorhanden war, und daß der Kapitän nach Order des Reeders, die er in Wladiwostok und Shangahi erhielt, in Shanghai die Kohle geladen hat, sowie daß der Reeder den Kohlenhandel gewerbsmäßig betreibt, so darf man annehmen, daß die genannte Kohlenladung ihm gehört.

Wenn man ferner die Tatsachen nebeneinander hält, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer, obwohl er vorhatte, nach Wladiwostok zu fahren, mit einer Ausklarierung, die fälschlich auf Astoria lautete, gereist ist, und daß der Kapitän von dem Reeder Order erhalten hatte, bei der Fahrt nach Wladiwostok südlich um Japan herum zu fahren, so ergibt sich, daß das Schiff Konterbande befördert und dabei, um der Aufbringung zu entgehen, betrügerische Mittel verwandt hat. Aus allen diesen Gründen muß das Schiff eingezogen werden. [2])

Der Reklamant macht unter Anziehung des „Neptunus“-Urteils geltend, daß es richtig sei, im Falle, daß eine Ladung nach einem Hafen wie Wladiwostok befördert werde, der die Eigenschaften eines Kriegs- und Handelshafens in sich vereinige, anzunehmen, daß die Ladung nach dem Handelshafen befördert werde und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Da aber der Kapitän ausgesagt hat, daß als der zur Verhandlung stehende Dampfer früher nach Wladiwostok gefahren sei, der Hafen ausschließlich Kriegshafen gewesen sei, so sind die Verhältnisse von Wladiwostok und dem in dem „Neptunus“-Fall erwähnten Amsterdam grundverschieden.

Da demnach die Kohle offenbar für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollte, so ist die Behauptung des Reklamanten unbegründet.

Ferner hat der Vertreter der Reklamation einen am 9. Dezember 1904 zwischen Daniel Milberg und dem Vertreter des Reeders Poorter abgeschlossenen Vertrag bezüglich Transports von Kohle eingereicht und behauptet, daß nach diesem das zur Verhandlung stehende Schiff an Milberg verchartert sei und daß die Kohlenladung Milberg gehöre. Da aber die in diesem Vertrag angegebenen Tatsachen, angesichts der auf dem Schiff vorhandenen Papiere und der Aussagen des Kapitäns, nicht glaubwürdig erscheinen, so kann diese Ausführung des Reklamanten nicht anerkannt werden.

---

[2]) V. §§ 43,2 und 44.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. Mai 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Holland Gulf Stoomvaart Maatschappy, vertreten durch Johannes Josephus de Poorter aus Gravenhage und Josephus de Poorter in Rotterdam, Holland.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 16. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den holländischen Dampfer „Wilhelmina", welcher am 16. Januar 1905 etwa 15 Seemeilen östlich von der koreanischen Insel Chyöllyöng von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Naniva" und dem Kaiserlichen Torpedoboot 60 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Wilhelmina" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben Johannes Josephus de Poorter und Josephus de Poorter als Vertreter des Reklamanten, der Firma Holland Gulf Stoomvaart Maatschappy, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Akiyama Genzo und deren Begründung sind folgende:

Das Gericht erster Instanz habe angenommen, daß die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladenen Steinkohlen dem Reeder gehörten, und zwar auf Grund folgender Tatsachen:

1. daß auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff kein Chartervertrag und kein Konnossement vorhanden gewesen sei;

2. daß der Kapitän auf Order des Reeders, die er in Wladiwostok und Shanghai erhalten habe, in Shanghai die Kohlen geladen habe;

3. daß der Reeder den Kohlenhandel als Gewerbe betreibe.

Dazu habe es das Bestehen des am 9. Dezember 1904 zwischen dem Reeder und dem Ladungseigentümer abgeschlossenen Kohlentransportvertrags nicht anerkannt und denselben gänzlich verworfen.

Hierin habe das Urteil erster Instanz die Tatsachen falsch aufgefaßt und folglich sei seine Vermutung im Widerspruch mit der Billigkeit. Dies solle nunmehr dargetan werden:

1. Was das Nichtvorhandensein eines Chartervertrags auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff angehe, so sei der Ort, an welchem dieser Vertrag geschlossen sei, von dem Ort, wo sich das Schiff zurzeit befunden habe, so weit entfernt gewesen, daß keine Zeit gewesen sei, um denselben an den Kapitän zu übersenden. Was die Unterlassung der Ausstellung eines Konnossements angehe, so sei es nach Handelsgebrauch nicht unbedingt nötig, ein solches auszustellen, wenn die Ladung von einer einzigen Art sei. Wenn daher auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff ein Konnossement nicht vorhanden sei, so sei dies kein schwerwiegender Verdachtsgrund.

2. Was die Tatsache angehe, daß der Kapitän auf Order des Reeders, die er in Wladiwostok und Shanghai erhalten, in Shanghai Kohlen geladen habe, so habe der Reeder lediglich dem Kapitän die Erfüllung des Transportvertrages aufgetragen, und der Kapitän habe diese Order ausgeführt. Die Handlungen dieser beiden bewegten sich also durchaus nur in dem Rahmen ihrer Pflichten und gäben zu Verdacht nicht den geringsten Anlaß.

3. Wenn auch das Gewerbe des Reeders mit Kohlen zu tun habe, so sei es doch, wenn man nicht annehmen wolle, daß er überhaupt von Dritten keine Transportaufträge für Kohle erhalte, für ihn, den Reklamanten, als eine Dampfschiffahrtsfirma eine ganz natürliche Ausübung seines Gewerbes, wenn er mit dem Ladungseigentümer Daniel Milberg einen Transportvertrag für Kohle abgeschlossen habe.

Aus diesen Gründen könne keine von den oben angeführten Tatsachen als Unterlage für die Annahme dienen, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs dem Reeder gehöre, und man müsse sagen, daß das Urteil erster Instanz, welches bei der Annahme betreffend das Eigentumsrecht an der Ladung diese Tatsachen zugrunde gelegt habe, mit der gewöhnlichen Billigkeit in Widerspruch stehe.

Ferner habe das Urteil erster Instanz entschieden, daß in Anbetracht der Schiffspapiere und der Aussagen des Kapitäns dem zwischen dem Reeder und dem Ladungseigentümer abgeschlossenen, oben erwähnten Transportvertrag kein Glauben geschenkt werden könne. Daß das Gericht, ohne sich darüber zu äußern, in welchen Punkten dieser Vertrag mit den Schiffspapieren kollidiere und welche Aussage des Kapitäns mit ihm im Widerspruch stehe, einfach das Bestehen des Vertrags verwerfe, sei eine Entscheidung von ungeheuerlicher Willkür.

Für seine weitere Behauptung, daß Konterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel vorliege, führe das Urteil erster Instanz an, daß

> dies klar werde, wenn man die Tatsachen neben einander halte, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, obwohl es vorgehabt habe, nach Wladiwostok zu fahren, mit einer

> Ausklarierung und einem Gesundheitspaß, die auf Astoria gelautet hätten, gereist sei, und daß der Reeder dem Kapitän Order gegeben habe, bei der Fahrt nach Wladiwostok südlich um Japan herumzufahren.

Daß der Kapitän aber keine Ausklarierung und keinen Gesundheitspaß für Wladiwostok genommen habe, habe seinen Grund darin, daß die Mannschaft diesen Platz für gefährlich gehalten und sich geweigert habe, dorthin zu gehen. Der Kapitän habe daraufhin, um die Leute zu beruhigen, in sehr politischer Behandlung der Verhältnisse den unwahren Ausklarierungsschein und Gesundheitspaß ausstellen lassen. Daß dies nicht geschehen sei, um die Rechte des kriegführenden Staats zu verletzen, sei von selbst klar.

Wenn ferner der Reeder dem Kapitän gesagt habe, es sei besser, bei der Abreise von Shanghai südlich um Japan zu fahren, jedoch überlasse er das seiner Entscheidung, so sei das eine durchaus natürliche Handlung für einen Reeder und man brauche daraus nicht ohne weiteres zu schließen, daß dabei die Absicht, den kriegführenden Staat zu täuschen und seiner Aufbringung zu entgehen, zugrunde liege. Man könne daher nicht behaupten, daß das zur Verhandlung stehende Schiff sich betrügerisches Vorgehen habe zu schulden kommen lassen.

Das Urteil erster Instanz besage:

> das zur Verhandlung stehende Schiff habe auf einer früheren Reise Kohle von Cardiff in England nach Wladiwostok befördert und dort an die russischen Behörden abgeliefert. Daraus ergebe sich, daß auch die jetzige Kohlenladung des Schiffs wie die frühere für den feindlichen Kriegsgebrauch zu liefern gewesen und daher als Konterbande zu betrachten sei.

Um indes aus einer früheren Handlung auf eine spätere Schlüsse ziehen zu können, müßten zwischen den beiden Handlungen gegenseitige Beziehungen bestehen. Wenn man dagegen aus zwei unabhängigen Tatbeständen, wenn sie auch ähnlich seien, ohne weiteres schließe, daß die Handlungen bei beiden dem gleichen Zweck entsprängen und gleichartige Handlungen seien, so sei das eine Annahme, die sich auf einem Mißverstehen der bei der Aufstellung von Vermutungen zu beobachtenden Gesetze gründe.

Des weiteren bringe das Urteil erster Instanz die Aussage des Kapitäns vor, daß Wladiwostok, als er früher mit dem zur Verhandlung stehenden Schiff dort gewesen sei, ausschließlich nur Kriegshafen gewesen sei, und behaupte daraufhin, daß

> die Verhältnisse von Amsterdam zur Zeit des von dem Reklamanten angezogenen „Neptunus"-Falls von Wladiwostok grundverschieden seien.

Wenn aber auch der Kapitän zufällig von Wladiwostok den Eindruck eines Kriegshafens bekommen habe, so könne man auf Grund dessen doch nicht behaupten, daß die Eigenschaft des Platzes als eines Handelshafens sich geändert habe.

Was den Punkt angehe, daß das in dem erwähnten Präcedenzfall vorkommende Amsterdam seinen Verhältnissen nach anders sein solle, so liege der Unterschied lediglich in dem während der Kriegszeit bestehenden Umfang des Handelsverkehrs. In jeder anderen Beziehung seien die Verhältnisse absolut dieselben, und das Urteil, welches die Präcedenzentscheidung, obwohl sie den vorliegenden Fall durchaus decke, völlig außer Acht gelassen habe, müsse als zutreffend bezeichnet werden.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und eine Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Es gehe aus der eigenen Aussage des Kapitäns hervor, daß das Gewerbe des Reklamanten Kohlenhandel sei und daß die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs auf Order des Reklamanten und Reeders in Shanghai verschifft worden sei. Auch seien auf dem Schiff weder Chartervertrag noch Konnossement noch sonstige Papiere vorhanden gewesen, welche darauf schließen ließen, daß ein anderer Absender oder Eigentümer der Ladung existiere als der Reeder. Daher sei, weil kein Gegenbeweis vorliege, die Vermutung gerechtfertigt, daß die Steinkohlen dem Reeder und Reklamanten gehörten. Der Reklamant behaupte freilich, daß aus dem, nach seiner Aussage am 9. Dezember 1904 zwischen Daniel Milberg und dem Vertreter des Reeders, Poorter, abgeschlossenen, Kohlentransportvertrag hervorgehe, daß die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes Milberg gehöre. Einen solchen Vertrag könnten indes die Interessenten jederzeit abschließen und das von dem Reeder an den Kapitän in Wladiwostok gerichtete Telegramm, welches sich bei den Akten des Falls befinde, tue dar, daß der Reeder schon vor der Errichtung des genannten Vertrages, nämlich am 30. November 1904, Order gegeben habe, daß das zur Verhandlung stehende Schiff nach Shanghai fahren und dort Schiffskohle laden solle. Daher könne jener Vertrag, der auch nach Form und Inhalt schwer als hinreichend glaubwürdig angesehen werden könne, nicht als Gegenbeweis dienen.

Obwohl das zur Verhandlung stehende Schiff von Anfang an nach Wladiwostok bestimmt gewesen sei, habe es bei der Abreise von Shanghai ausdrücklich von dem Reeder den Rat erhalten, südlich um

Japan herumzufahren. Es habe sich daher in Shanghai Ausklarierung und Gesundheitspaß für Astoria in den Vereinigten Staaten von Nordamerika geben lassen, sei indes sogleich nach Wladiwostok gefahren. Danach könne man nicht annehmen, wie der Reklamant es behaupte, daß die genannten Papiere beschafft worden seien, um die Mannschaft zu beruhigen. Vielmehr lasse dies auf die Absicht schließen, die japanische Marine zu täuschen und der Aufbringung zu entgehen.

Da außerdem die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs Cardiffkohle sei, wie sie ausschließlich für die Kriegsmarinen geliefert werde, und da ihr Bestimmungsort, Wladiwostok, der Hauptstützpunkt der feindlichen Flotte sei, so sei es offenbar, daß sie zum Gebrauch dieser Flotte habe geliefert werden sollen. Es sei deshalb unbestreitbar, daß sie als Konterbande angesehen werden müsse.

Demnach sei es erwiesen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff sich des Transports von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht habe.

Das Gericht erster Instanz habe bei der Begründung seiner Annahme, daß die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs Konterbande sei, ausgeführt, daß

> das Schiff auf seiner letzten Reise Cardiffkohle nach Wladiwostok befördert und dort an die russischen Behörden abgeliefert habe. Danach sei es unzweifelhaft, daß auch die diesmalige Kohlenladung zum feindlichen Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen usw.

Aber, wenn man auch, wie der Reklamant, diese Ausführung für nicht ganz zutreffend halten wolle, so diene doch Kohle, wie die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff vorhandene Cardiffkohle, wie schon dargetan, ausschließlich zum Gebrauch auf Kriegsschiffen, und der Bestimmungsort der Kohle, Wladiwostok, sei, wie bekannt, der Hauptflottenstützpunkt des Feindes und der einzige Lieferungsort der von dieser Flotte benötigten Kohle. Daher sei mangels Gegenbeweises die Vermutung berechtigt, daß die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs, welche nach Wladiwostok bestimmt sei, für die feindliche Marine habe geliefert werden sollen.

Der Reklamant behaupte,

> das Urteil der ersten Instanz gehe darin fehl, daß es der Entscheidung des „Neptunus“-Falls, welcher eine Präcedenz des vorliegenden sei, nicht folge.

Wladiwostok sei aber der Hauptstützpunkt der feindlichen Flotte, und seit dem Kriege mit Japan hätten die gewöhnlichen Handelsschiffe ihren Verkehr nach dort fast gänzlich eingestellt. Es sei bekannt, daß Wladiwostok ein Handelshafen nur dem Namen nach, tatsächlich aber seinen Verhältnissen nach ein reiner Kriegshafen sei. Es sei von dem in dem

„Neptunus"-Fall in Betracht kommenden Amsterdam der damaligen Zeit so verschieden, daß die beiden Häfen nicht auf eine Stufe gestellt werden könnten. Demnach könne jener Fall nicht als Präcedenz für den vorliegenden angewendet werden. Das Urteil erster Instanz sei ihm daher mit Recht nicht gefolgt, und die Berufung sei in diesem Punkte unbegründet.

Da, wie dargetan, das Urteil erster Instanz zutreffend und die Berufung unbegründet sei, so müsse sie abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung betreffend die „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[3]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird; besonders im vorliegenden Falle, wo die ganze Ladung des Schiffes Konterbande ist und, obwohl erwiesenermaßen schon bei der Abreise von Shanghai Wladiwostok das Reiseziel war, die Ausklarierungsbescheinigung und sonstigen Schiffspapiere einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff dem-

[3]) Anders §§ 43, 44 der japanischen Seeprisenordnung (V) und Art. 82 bis 85 des englischen Manual of Naval Prize Law.

nach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Ferner kann nach den Schiffspapieren und auch sonst nicht angenommen werden, daß ein anderer Ladungseigentümer als der Reeder vorhanden ist. Das Datum des angeblich zwischen Daniel Milberg und dem Vertreter des Reeders abgeschlossenen Vertrags liegt später als die Order des Reeders an den Kapitän, nach Shanghai zu fahren, um dort Kohlen zu laden. Schließlich ist auch das Gewerbe des Reeders der Kohlenhandel. Aus all diesem ist zu schließen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung dem gleichen Eigentümer gehören.

Da schon nach dem in Punkt 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs unzweifelhaft gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Daniel Milberg, Hamburg, Deutschland, vertreten durch den Kapitän der „Wilhelmina“, A. Wolkammer, Delfzijl, Holland.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des holländischen Dampfers „Wilhelmina“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Die auf dem Dampfer „Wilhelmina“ verladenen 6897½ Tons Steinkohlen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung von 6897½ Tons Cardiffkohle ist in Shanghai, China, auf dem Dampfer „Wilhelmina“ verladen und am 13. Januar 1905 von dort nach Wladiwostok abgesandt worden. Als am 16. d. M. der Dampfer „Wilhelmina“ unter dem Verdacht, Konter-

bande zu führen, auf 35° 2' 45" n. Br. und 129° 24' 15" ö. L. etwa 15 Seemeilen östlich von der koreanischen Insel Chyöllyöng von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Naniwa" und dem Kaiserlichen Torpedoboot 60 aufgebracht wurde, ist auch die zur Verhandlung stehende Ladung beschlagnahmt worden.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Naniwa", Marineleutnants Shiraishi Shinsei, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Wilhelmina", A. Wolkammer, des 1. Offiziers de Vries, des 2. Offiziers D. Geertsma und des 1. Maschinisten H. P. Burgdorffer, durch das Schiffszertifikat, das Tagebuch, die Ausklarierungsbescheinigung und die Telegramme des Reeders an den Kapitän.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe die ihm gehörige, zur Verhandlung stehende Ladung im Dezember 1904 in Shanghai, China, auf dem von ihm gecharterten Dampfer „Wilhelmina" verladen und sie von dort am 13. Januar 1905 mit der Absicht, sie nach Wladiwostok befördern zu lassen, abgeschickt.

Kohle sei aber ihrer Art nach keine natürliche Konterbande, sei vielmehr nur dann als Konterbande anzusehen, wenn sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei oder als für den feindlichen Kriegsgebrauch zu liefern angesehen werden müsse. Im Falle aber, daß Kohle nach einem Hafen wie Wladiwostok befördert werde, der die beiden Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens in sich vereinige, sei es richtig, anzunehmen, daß dieselben nach dem Handelshafen befördert werde und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Das tue die Präcedenzentscheidung des „Neptunus"-Falls dar. Daher könne die Kohle, wenn sie auch nach Wladiwostok befördert worden sei, nicht ohne weiteres als zum Kriegsgebrauch bestimmt angesehen werden.

Daher sei die zur Verhandlung stehende Ladung freizugeben.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach dem Hauptstützpunkt der russischen Marine, Wladiwostok, bestimmt und sei, da es somit offenbar sei, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen, Konterbande. Daher sei sie einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Vertreter der Reklamation hat einen am 9. Dezember 1904 zwischen dem Reklamanten und dem Vertreter des Reeders der „Wilhelmina" Poorter abgeschlossenen Vertrag bezüglich Transports von Kohle eingereicht und behauptet, daß nach diesem der Dampfer „Wilhelmina" an den Reklamanten verchartert sei und daß die zur Verhandlung stehende Ladung dem Reklamanten gehöre. Da aber die in

diesem Vertrag angegebenen Tatsachen, angesichts der auf dem Schiff vorhandenen Papiere und der Aussagen des Kapitäns, nicht glaubwürdig erscheinen, so kann diese Ausführung des Vertreters der Reklamation nicht anerkannt werden. Vielmehr muß man daraus, daß auf dem Schiff kein Chartervertrag und kein Konnossement vorhanden waren; daß der Kapitän nach Order des Reeders, die er in Wladiwostok und Shanghai erhielt, die zur Verhandlung stehende Ladung in Shanghai lud; sowie daß der Reeder den Kohlenhandel gewerbsmäßig betreibt, schließen, daß die zur Verhandlung stehende Kohle dem Reeder gehört. Demnach ist die Reklamation, weil der Reklamant kein rechtliches Interesse an der zur Verhandlung stehenden Ladung hat, abzuweisen.

Die zur Verhandlung stehende Ladung besteht aus Cardiffkohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf Kriegsschiffen verwandt wird. Ihr Bestimmungsort ist Wladiwostok, der Hauptstützpunkt der russischen Flotte. Auf seiner letzten Reise hat das in Frage stehende Schiff Kohle von Cardiff in England nach Wladiwostok befördert und dort an die russischen Behörden abgeliefert. Daraus ergibt sich unzweifelhaft, daß die zur Verhandlung stehende Kohle für den feindlichen Kriegsgebrauch zu liefern war und daher Konterbande ist.[1]) Demnach ist sie nach den völkerrechtlichen Grundsätzen mit Recht einzuziehen.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 16. Mai 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Daniel Milberg in Hamburg, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Wilhelmina", A. Wolkammer, aus Delfzijl, Holland.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 16. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die Ladung des holländischen Dampfers „Wilhelmina", welcher am 16. Januar 1905 etwa 15 Seemeilen östlich von der koreanischen Insel Chyöllyöng von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Naniwa" und dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 60 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der auf dem Dampfer „Wilhelmina" verladenen 6897 $^1/_2$ Tons Steinkohlen erkannt worden ist.

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Gegen dieses Urteil hat A. Wolkammer als Vertreter des Reklamanten Daniel Milberg durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Akiyama Genzo und deren Gründe sind folgende:

In unserer Zeit werde Cardiffkohle nicht auf Kriegsschiffen ausschließlich gebraucht, sondern finde auch in allen Arten von Industrien reichlich Verwendung.

In einem Falle, wo Güter, die in dieser Weise zu kriegerischem und friedlichen Gebrauch verwandt würden, nach Wladiwostok, Rußlands einzigem Handels- und Kriegshafen im Osten befördert würden, sei es billig, wie in der Präcedenzentscheidung des „Neptunus"-Falls anzunehmen, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok eingeführt und zu friedlichen Zwecken verbraucht werden sollten.

Das Gericht habe die in dem am 9. Dezember 1904 zwischen dem Reklamanten und dem Reeder abgeschlossenen Transportvertrag angegebenen Tatsachen als im Hinblick auf die Schiffspapiere und die Aussagen des Kapitäns unglaubwürdig erachtet und unberücksichtigt gelassen. Das müsse als durchaus unbegründet bezeichnet werden. Die Schiffspapiere und die Aussagen des Kapitäns könnten die Wahrheit des oben angegebenen Vertrages und sein Bestehen nicht in Frage stellen, denn es sei keine Spur von Widersprüchen vorhanden. Wenn daher der erwähnte Vertrag als unglaubwürdig bei Seite gelassen worden sei, so sei das eine nicht zu rechtfertigende Entscheidung.

Ferner gründe das Urteil erster Instanz seine Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung dem Reeder gehöre, darauf, daß

> auf dem Schiff kein Chartervertrag und kein Konnossement vorhanden gewesen sei, daß der Kapitän nach Order des Reeders, die er in Wladiwostok und Shanghai erhalten habe, die zur Verhandlung stehende Ladung in Shanghai geladen habe und daß der Reeder als Gewerbe den Kohlenhandel betreibe.

Wie aber bereits in den Berufungsgründen in der Prisensache, betreffend den Dampfer „Wilhelmina",[3]) auf dem die zur Verhandlung stehenden Kohlen verschifft seien, hinreichend erörtert worden sei, könnten diese Tatsachen nicht zur Unterstützung der Annahme dienen, daß das Eigentum an der zur Verhandlung stehenden Ladung nicht dem Reklamanten zustehe. Wenn deshalb daraufhin entschieden worden sei, daß sie dem Reeder gehöre, so sei der wahre Sachverhalt verkannt und

[3]) VI. 29a.

die Entscheidung sei ungerecht, weil sie mit den Tatsachen nicht in logischem Einklang stehe.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und eine Entscheidung auf Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro sind folgende:

Wladiwostok sei seit dem japanisch-russischen Krieg, besonders seit dem Fall von Port Arthur, Rußlands einziger Flottenstützpunkt im Osten; es sei ausschließlich Kriegshafen und der wichtigste Etappenort für Armee und Marine. Von seiner in Friedenszeiten gleichzeitig bestehenden Eigenschaft eines Handelshafens sei nichts übrig geblieben. Da ferner die zur Verhandlung stehende Ladung die von den Kriegsmarinen verwandte rauchlose Cardiffkohle sei, so könne das Urteil des „Neptunus"-Falls weder vom Gesichtspunkt der Ladung noch des Bestimmungshafens als Präcedenz zugunsten der Freilassung der zur Verhandlung stehenden Ladung geltend gemacht werden; vielmehr müsse man es als eine Präcedenz zugunsten der Einziehung bezeichnen.

Die Tatsache, daß ein Konnossement auf dem Schiff nicht vorhanden gewesen sei, daß der Reeder Kohlenhandel treibe und daß die Einnahme der Ladung und die Reise des Schiffes auf telegraphische Order des Reeders geschehen sei, lieferten klaren Beweis dafür, daß der Reeder als Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Ladung anzusehen sei. Demgegenüber könne man dem angeblich von dem Reklamanten mit dem Reeder abgeschlossenen Transportvertrag nicht die Kraft eines glaubwürdigen Beweises zuerkennen, da der Vertrag sich nicht an Bord des Schiffes befunden habe. Denn einen solchen Vertrag könnten die Interessenten jederzeit abschließen und die völkerrechtliche Wissenschaft und die Präcedenzen stimmten darin überein, daß in Prisensachen nur die auf dem Schiffe befindlichen Papiere und die Aussagen der Schiffsbesatzung und Passagiere Beweiskraft hätten.[4])

Es sei daher zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz diesen Vertrag beiseite lasse und auf Grund der vorhandenen Beweise annehme, daß die Ladung dem Reeder gehöre.

Daher müsse die Berufung, welche nicht zutreffend begründet sei, verworfen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant sagt, das Urteil erster Instanz, welches seine Reklamation abgewiesen habe, sei unrechtmäßig. Auf der „Wilhelmina" haben sich jedoch weder ein Chartervertrag, noch ein Konnossement,

---

[4]) Derselbe Staatsanwalt benutzt die gegenteilige Behauptung gegen den Reklamanten in VI 26b.

noch sonst irgend ein Dokument vorgefunden, aus dem sich ergeben hätte, daß ein anderer Absender oder Eigentümer als der Reeder existiert. Dagegen ist die zur Verhandlung stehende Ladung auf Order des Reeders in Shanghai verschifft worden, und der Reeder betreibt das Gewerbe des Kohlenhandels. Es ist daher gerechtfertigt, wenn das Urteil erster Instanz im Hinblick auf diese Tatsachen angenommen hat, daß die zur Verhandlung stehende Ladung demselben Eigentümer gehört wie das Schiff.

Der Reklamant will freilich aus dem am 9. Dezember 1904 zwischen ihm und dem Reeder abgeschlossenen Transportvertrag beweisen, daß die Ladung in seinem Eigentum stehe; der Kapitän hat jedoch die Order, die zur Verhandlung stehende Ladung einzunehmen, bereits vor dem Datum des genannten Vertrags erhalten, und da ein solcher Vertrag jederzeit von den Beteiligten abgeschlossen werden kann, so hat er nicht den Wert eines Beweises dafür, daß die Ladung dem Reklamanten gehöre. Daher ist die Entscheidung der ersten Instanz auf Abweisung der Reklamation zutreffend.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Imperial Steamship Company Ltd., Eigentümerin des Dampfers „Bawtry", England, Manchester, Cross Street Nr. 14, vertreten durch den englischen Staatsangehörigen W. C. Bacon, Geschäftsführer der Firma Sivewright Bacon Company.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „Bawtry" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Bawtry" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Bawtry" steht im Eigentum des Reklamanten, The Imperial Steamship Company Ltd., er führt die englische Flagge und ist ein Handelsschiff, welches zum Güter-

transport dient. Der Dampfer wurde am 15. Dezember 1904 in Shanghai, China, von der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. gechartert Er lud in Hongkong und Kiautschou Bau- und Ausrüstungsmaterial für Kriegs- und andere Schiffe, Lebensmittel und Getränke, Eisenbahnbaumaterialien zusammen mit vieler gemischter Ladung.

Um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, wurde in den Konnossementen und dem Ladungsverzeichnis ohne Ausnahme fälschlich Hakodate als Bestimmungsort angegeben. Am 14. Januar 1905 brach der Dampfer von Kiautschou auf und wurde auf der Reise nach Wladiwostok in Rußland am 1. d. Mts., 1 Uhr 15 Minuten nachmittags auf der See in 34° 58' nördlicher Breite und 130° 28' östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“, weil er Konterbande führe, aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa“, Kapitänleutnants Torizaki Yasuzo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Bawtry“, Harry Retcliff Shotton, des Supercargo Otto Meier, das Schiffszertifikat des genannten Schiffes, das Deckjournal, den Chartervertrag, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis.

Die Hauptpunkte der Ausführung des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer habe in Charter der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. Güter geladen, um diese nach Wladiwostok zu befördern. Da demnach der Reeder nicht der Eigentümer der Ladung sei, so könne das Schiff, wenn auch anzunehmen sei, daß sich unter der Ladung Kriegskonterbande befinde, da der Reeder die Ladung nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel verladen habe, nicht der Strafe der Einziehung unterliegen. Wenn ferner unter den Schiffspapieren solche seien, welche Hakodate als Bestimmungsort angäben, so sei das auf Veranlassung des Kapitäns geschehen, ohne daß der Reeder daran irgendwie beteiligt sei. Daher könne letzteren hierfür keine Verantwortung treffen. Demnach müsse das zur Verhandlung stehende Schiff freigegeben werden.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Das zur Verhandlung stehende Schiff habe sich, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, eines gefälschten Bestimmungsorts bedient und Kriegskonterbande befördert. Wenn auch dieser Betrug eine Handlung des Kapitäns sei, so habe doch dieser als Vertreter des Reeders diesen Transport ausgeführt. Daher könne der Reeder der Verantwortung nicht entgehen und das zur Verhandlung stehende Schiff sei einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

In gewöhnlichen Fällen beschränkt sich die Strafe für Konterbandetransport auf Einziehung der Konterbandegüter.[1]) Wenn aber bei diesem Transport, um der Aufbringung der im Kriege begriffenen Marine zu entgehen, betrügerische Mittel verwandt werden, so wird auch das Schiff eingezogen. Das ist von den Bestimmungen und der Praxis des modernen Völkerrechts allgemein anerkannt.

Die von dem zur Verhandlung stehenden Dampfer „Bawtry“ verladenen Güter, wie Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen, Nahrungsmittel und Getränke, Eisenbahnbaumaterialien usw.[2]) sollten nach Wladiwostok, dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands, befördert werden. Wenn bei dieser Reise Hakodate als Bestimmungsort vorgegeben wurde, so ist das offenbar geschehen, um durch dies betrügerische Mittel die Aufbringung durch die Kaiserlichen Kriegsschiffe zu vermeiden und den Kriegskonterbandetransport auszuführen.

Da demnach das Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande befördert hat, so kann es, gleichgültig, ob der Reeder der Eigentümer der Konterbande ist oder nicht, gleichgültig auch, ob er sie selber unter betrügerischen Mitteln verladen oder nicht, der Strafe der Einziehung nicht entgehen.[3])

Der Vertreter der Reklamation behauptet freilich, daß das betrügerische Vorgehen auf Seiten des Kapitäns oder Absenders geschehen sei und daß der Reeder hieran nicht im geringsten beteiligt gewesen sei. Daher könne den Reeder hierfür keinerlei Verantwortung treffen. Die Fälschung des Bestimmungsorts in den Konnossementen und dem Ladungsverzeichnis ist aber nach der Natur der Handlung und nach dem Geständnis des Kapitäns offenbar eine Handlung des Kapitäns. Wenn es aber eine Handlung des Kapitäns ist, so muß unbestreitbar der von ihm vertretene Reeder die Verantwortung hierfür tragen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Juli 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Imperial Steamship Company Limited, England, Manchester, Cross Street Nr. 14, vertreten durch W. C. Bacon, Geschäftsführer der Firma Sivewright Bacon Company.

---

[1]) Vergleiche dagegen die Ansicht des Oberprisengerichts im Punkt 2 dieses Falls, in den Fällen VI 28a, 40a, 57 und anderen.

[2]) II. 1 und 2. — [3]) V. § 44.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. Juli 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Bawtry", welcher am 17. Januar 1905 auf 34° 58' nördlicher Breite und 130° 28' östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Bawtry" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat W. C. Bacon als Vertreter des Reklamanten, The Imperial Steamship Company Ltd., durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Begründung sind folgende:

1. Das Urteil erster Instanz habe angenommen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen habe, und daraufhin die Strafe der Einziehung verhängt. Wenn man prüfe, welche Handlungen als Betrug angesehen worden seien, so sage das Urteil hierüber,

> in den Konnossementen und in dem Ladungsverzeichnis sei nicht der wahre Bestimmungsort Wladiwostok angegeben, vielmehr sei Hakodate vorgegeben. Da dies in der Absicht geschehen sei, dadurch der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, so stelle es eine betrügerische Handlung dar.

Um aber auf Grund von betrügerischem Verhalten einem Schiff die Strafe der Einziehung auferlegen zu können, müsse der Reeder zusammen mit dem Ladungseigentümer den Plan gehabt haben, zwecks Ausführung eines Konterbandetransports die Kaptoren zu täuschen, und ferner sei es unbedingt erforderlich, daß die dazu ergriffenen Mittel auch zur Durchführung des betrügerischen Plans geeignet seien. Was nun diesen Punkt angehe, so gehe es aus der Charte-Partie ganz klar hervor, daß der Reeder das zur Verhandlung stehende Schiff in Shanghai an die Firma Diederichsen, Jebsen & Co. vermietet und einen Chartervertrag abgeschlossen habe, nach welchem er es zum Transport von gemischter Ladung nach Wladiwostok bereitgestellt habe. Wenn zur Zeit der Beförderung der Ladung nicht Wladiwostok, sondern Hakodate als Bestimmungsort angegeben und die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis in diesem Sinne ausgestellt worden sei, so sei das unter Zusammenwirken des Kapitäns mit dem Charterer oder den Absendern geschehen. Daß der Reeder hieran nicht den geringsten Anteil gehabt habe, gehe aus den Akten des Falls klar hervor.

Wenn auch unstreitbar in der Regel der Kapitän als Vertreter des Reeders gelte, so stünden Grotius und andere große Gelehrte doch auf dem Standpunkt, daß den Reeder für solche ungesetzliche und willkürliche Handlungen die Verantwortung nicht treffen könne, und das moderne Völkerrecht erkenne dies an.

Selbst wenn man aber einmal annehme, der Reeder könne der Verantwortung nicht entgehen, so sei doch in dem Chartervertrag Wladiwostok klar als Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffes angegeben und, wenn daneben in den Konnossementen und den Ladungsverzeichnissen ein falscher Bestimmungsort eingetragen sei, so hätte man doch damit den Plan, der Aufbringung zu entgehen, nicht zur Durchführung bringen können. Man könne daher nicht sagen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff sich betrügerischen Vergehens schuldig gemacht habe.

2. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien keine absolute Konterbande. Daher könnten sie, nur wenn sie zum Kriegsgebrauch des Feindes bestimmt seien, als Kriegskonterbande angesehen werden. Das Gericht erster Instanz habe indes angenommen, daß

> die Ladung, weil sie nach Wladiwostok, dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands bestimmt gewesen sei, Konterbande sei.

Aber da Wladiwostok sowohl der einzige Handels- als Kriegshafen Rußlands im Osten sei, so müsse in einem Falle, wo Güter nach einem solchen Hafen befördert würden, welche sowohl zu friedlichem als kriegerischem Gebrauch dienten, nach der Präcedenzentscheidung des „Neptunus"-Falls aus dem englisch-holländischen Kriege vom Jahre 1798 angenommen werden, daß die Güter nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert und zu friedlichem Gebrauch bestimmt gewesen seien. Dies entspreche den völkerrechtlichen Bestimmungen und Gebräuchen.

Es werde daher Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Die völkerrechtliche Wissenschaft und Praxis stimme darin überein, daß im Falle, daß ein neutrales Schiff Kriegskonterbande befördere, eine kriegführende Macht das Schiff beschlagnahmen, die Kriegskonterbandegüter und die dem Eigentümer dieser Konterbande gehörigen Güter einziehen und diese Strafe der Einziehung auch auf das Schiff erstrecken könne, wenn dasselbe mit gefälschten Schiffspapieren versehen sei oder einen falschen Bestimmungsort vorgebe, oder Eigentümer von Schiff und Ladung derselbe sei.

Der Absender des größten Teils der zur Verhandlung stehenden Ladung sei die Firma Jebsen & Co., welche erwiesenermaßen in Ge-

meinschaft mit dem Kapitän die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis fälschlich auf Hakodate als Bestimmungsort ausgestellt hätten, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Dies sei Betrug von der schwersten Art.

Was die Handlungen des Kapitäns anginge, so sei es natürliches Rechtsprinzip, daß den Reeder die Verantwortung dafür treffe. Da im vorliegenden Falle die Handlung des Kapitäns geschehen sei, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, so habe sie den Vorteil des Reeders bezweckt, und es sei selbstverständlich, daß der Reeder der Verantwortung hierfür nicht mit der Begründung sich entziehen könne, er habe hierzu keinen besonderen Befehl erteilt.

Ferner sei das gegenwärtige Wladiwostok von Amsterdam zur Zeit des englisch-holländischen Krieges durchaus verschieden, und seit dem japanisch-russischen Krieg, besonders seit dem Fall von Port Arthur, sei Wladiwostok tatsächlich kein Handelshafen.

Der Kapitän habe ausgesagt, daß er gewußt habe, daß Wladiwostok zurzeit die wichtigste Flottenbasis für die Armee und Marine sei. Ferner habe der Charterer, die Firma Jebsen & Co., schon früher in dem Fall des „Veteran“ [4]) versucht, die Blockade von Port Arthur zu brechen. Daher sei es offenbar, daß auch diesmal ein Kriegskonterbandetransport zum Zwecke großen Gewinns unternommen gewesen sei.

Die Entscheidung erster Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Dampfers sei daher zutreffend, und die Berufung müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Da der Bestimmungshafen des zur Verhandlung stehenden Schiffes Wladiwostok ist, so ist es klar, daß die unter der Ladung befindlichen Waffen und Materialien für Bau und Ausrüstung von Kriegsschiffen Kriegskonterbande sind. [5])

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört. Daher müssen auch die unter der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes befindlichen Lebensmittel, Getränke und Eisenbahnbaumaterialien als für den russischen Kriegsgebrauch bestimmt und demgemäß als Konterbande angesehen werden. [6])

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung betreffend den „Neptunus“ auch in diesem Fall angenommen werden, daß die Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Wie aber oben angegeben, befindet sich unter der Ladung absolute Konterbande,

[4]) VI. 24a und b. — [5]) II. Ziffer 1. — [6]) II. Ziffer 2.

und auch wenn man die bedingte Konterbande ins Auge faßt, so sind doch die Verhältnisse des Bestimmungsorts im vorliegenden und im „Neptunus"-Fall so verschieden, daß dieser Fall nicht als Präcedenz geltend gemacht werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[7]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird, besonders im vorliegenden Fall, wo, obwohl es schon bei der Abfahrt von Shanghai bestimmt war, daß das Schiff nach Wladiwostok gehen sollte, in den Konnossementen und im Ladungsverzeichnis der falsche Bestimmungsort Hakodate angegeben war; wo also Konterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel vorliegt.[8])

Nach dem in den Punkten 1 und 2 Ausgeführten ist die Entscheidung erster Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes durchaus gerechtfertigt und die Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Harry Ratcliff Shotton, Kapitän des Dampfers „Bawtry" aus England, South Shields, Iorante Terrace Nr. 13, als Vertreter

des österreich-ungarischen Staatsangehörigen Hermann Kobritz in Shanghai, China,

der deutschen Firma Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou, China, und

der Firma Siemssen & Co. in Kiautschou, China.

die deutsche Firma Sietas, Plambeck & Co. in Kiautschou, China.

Prozeßvertreter der beiden Reklamanten: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend Ladung des englischen Dampfers „Bawtry" wird, wie folgt, entschieden:

[7]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82 bis 85.

[8]) V. § 44.

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Bawtry“ verschifften, in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter werden sämtlich eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist in Hongkong und Kiautschou, China, von dem englischen Dampfer „Bawtry“ geladen worden. Am 14. Januar 1905 fuhr sie von Kiautschou ab, um nach Wladiwostok in Rußland befördert zu werden. Als am 17. d. Mts., 1 Uhr 15 Minuten nachmittags die „Bawtry“ auf der See in 34° 58′ nördlicher Breite und 130° 28′ östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ aufgebracht wurde, wurde auch die Ladung mit beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa“, Kapitänleutnants Torizaki Yasuzo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Bawtry“, Harry Ratcliff Shotton und des Supercargo Otto Meier, das Schiffszertifikat des genannten Schiffes, das Deckjournal, den Chartervertrag, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung stehe im Eigentum der Reklamanten, sei im Dezember 1904 in Kiautschou, China, auf dem englischen Dampfer „Bawtry“ verschifft und auf der Reise nach Wladiwostok zusammen mit dem Schiff von einem Kaiserlichen Kriegsschiff beschlagnahmt worden.

Unter dieser Ladung befänden sich Güter, welche keine Konterbande seien und solche, welche sowohl zu friedlichem als kriegerischem Gebrauch dienen können. Die letzteren könnten aber als Kriegskonterbande nur dann angesehen werden, wenn Beweis vorhanden sei, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Truppen zu liefern gewesen wären. In dem gegenwärtigen Falle lägen indes derartige Beweise nicht vor, und die Güter seien nach Wladiwostok, welches die Eigenschaften eines Handels- und eines Kriegshafens vereinige, bestimmt gewesen. Es entspreche den Bestimmungen und der Praxis des Völkerrechts, wenn in diesem Falle unter Anwendung des Entscheidungsbeispiels über den „Neptunus“-Fall aus dem englisch-holländischen Kriege vom Jahre 1796 angenommen würde, daß die Güter nach dem Handelshafen Wladiwostok bestimmt nud für friedliche Zwecke zu liefern gewesen seien.

Es werde daher Freigabe der gesamten zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da ein großer Teil der zur Verhandlung stehenden Ladung Kriegskonterbande und sein Bestimmungsort der russische Kriegshafen Wladiwostok sei, der Kapitän auch ausgesagt habe, daß der Empfänger dieser Güter wohl die russisch-chinesische Bank sei, so sei es offenbar, daß sie für den Gebrauch der feindlichen Truppen hätten geliefert werden sollen. Es sei daher unbestreitbar, daß sie eingezogen werden müßten.

Da ferner die unter der Ladung befindlichen Nichtkonterbandegüter dem Eigentümer der Konterbandegüter gehörten, so seien sie gleichfalls einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist durchaus richtig, wenn der Vertreter der Reklamation behauptet, Wladiwostok sei ein russischer Hafen, der sich aus einem Handels- und einem Kriegshafen zusammensetze. Seitdem aber der Krieg zwischen Japan und Rußland ausgebrochen ist, hat der Verkehr der gewöhnlichen Handelsschiffe dort gänzlich aufgehört, und es ist bekannt, daß Wladiwostok ausschließlich zum Flottenstützpunkt der russischen Marine geworden ist.

Die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter haben alle zum Absender den Reklamanten, der Empfänger lautet „auf Order", und ihre Bestimmung ist Wladiwostok. Unter diesen Gütern sind die Nummern

19, 22, 46, 47, 52, 58, 64, 92, 93, 95 bis 97, 130, 139, 171, 177, 178, 216, 230, 234, 237, 245, 252, 253, 262, 274, 275, 287, 288, 292, 283, 318, 321 bis 323, 326, 345, 347, 349, 356, 362, 363, 368, 370, 394, 398, 409, 415, 499, 512, 534 bis 536, 546

Materialien zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen; [1])

die Nummern 264, 555,

Waffen, [1])

die Nummern 1, 13 bis 17, 24, 35, 39, 40, 110, 113 bis 115, 122, 127 bis 129, 131, 134, 135, 231, 235, 258, 426, 428, 429, 511, 551

Lebensmittel und Getränke; [2])

die Nummern 2 bis 10

Eisenbahnmaterialien; [2])

die Nummern 309, 338, 412

Pferdegeschirr; [2])

die Nummer 478

Telephonbaumaterial. [2])

Da alle diese Güter nach einem feindlichen Kriegshafen bestimmt waren und nach der Aussage des Kapitäns wahrscheinlich die russisch-chinesische Bank der Empfänger war, so ist es als erwiesen zu erachten,

---

[1]) II. Ziffer 1. — [2]) II. Ziffer 2.

daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Sie sind daher mit Recht als Konterbande einzuziehen.[3])

Die übrigen Güter sind freilich keine Konterbande. Sie können aber, da sie alle den Eigentümern der vorbezeichneten Konterbande gehören, der Einziehung nicht entgehen.[4])

Der Vertreter der Reklamation macht geltend, daß die Präcedenzentscheidung des „Neptunus"-Falls auf den vorliegenden Fall anzuwenden sei; diese Behauptung ist aber unbegründet, da die Verhältnisse des heutigen Wladiwostok und des damaligen Amsterdam ganz verschieden sind.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Juli 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Verzeichnis der auf dem Dampfer „Bawtry" verschifften Güter.

(Hier folgt im japanischen Original zunächst das Verzeichnis, welches dem Urteil, betreffend die Reklamation von Hermann Kobritz (VI 30d), sodann das Verzeichnis, welches dem Urteil, betreffend die Reklamation der Firma Diederichsen, Jebsen & Co., vertreten durch August Müller (VI 30c), beigefügt ist. Daran schließt sich das Folgende an.)

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
550	Roheisen	29 Bund		
551	Schokolade	5 Kisten		
552	Ausschnittwaren . . .	1 Kiste		
553	Gelbmetallkugeln . .	1 „		
554	Weißblech	1 „		
555	Gewehre	1 „		
135	Zucker	297 Sack	Siemssen	Order
136	Streichhölzer	185 Kisten	„	„
137	„	5 „	„	„
138	„	10 „	„	„
139	Eisendraht	10 Faß	„	„
140	Watteabfälle	16 Kolli	„	„
215	Eisenwaren	6 Kisten	Sietas, Plambeck & Co.	„

[3]) V. § 43,1. — [4]) V. § 43,2.

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
216	Eisennetz	10 Rollen	Sietas, Plambeck & Co.	Order
218	Eiserne Träger . . .	409 Stück	„	„
219	Eisenwaren	3 Kisten	„	„
220	„	4 Kolli	„	„
221	Kupferröhren	1 Kiste	„	„
222	Wagenfedern	2 Kisten	„	„
223	Eisenwaren	4 Kolli u. 6 Faß	„	„
224	Warenmuster	2 Kisten	„	„
225	Palmöl	4 „	„	„
226	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
227	Gelbmetallwaren . . .	2 Faß	„	„
228	Treibriemen	1 Kiste	„	„
229	Stahltrossen	15 Rollen	„	„
230	Schiffsgerät	2 Faß	„	„
231	Branntwein	20 Kisten	„	„
232	Feilen	5 „	„	„
233	Treibriemen	1 Kiste	„	„
234	Gelbmetall und Kupferblech	2 Kisten	„	„
235	Speisesalz	1902 Sack	„	„
236	Eisenstäbe	1286 Stück u. 335 Bündel	„	„
237	Gelbmetallröhren . .	1 Kiste	„	„

Reklamanten: Harry Ratcliff Shotton, Kapitän des Dampfers „Bawtry“ aus England, South Shields, lorante Terrace Nr. 13, als Vertreter

des österreich-ungarischen Staatsangehörigen Hermann Kobritz in Shanghai, China.

der deutschen Firma Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou, China,

und der Firma Siemssen & Co. in Kiautschou, China;

die deutsche Firma Sietas, Plambeck & Co. in Kiautschou, China.

Prozeßvertreter der beiden Reklamanten: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. Juli 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Bawtry“, welcher am 17. Januar 1905 auf 34° 58′ nördlicher Breite und 130° 28′ östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung sämtlicher in dem dem Urteil beigefügten Verzeichnis aufgeführten, auf dem Dampfer „Bawtry“ verschifften Güter erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben Harry Ratcliff Shotton als Vertreter der Reklamanten Hermann Kobritz, Diederichsen, Jebsen & Co. und Siemssen & Co. sowie die Reklamanten Sietas, Plambeck & Co. durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Begründung sind folgende:

1. Das Gericht habe entschieden,

> da die zur Verhandlung stehenden Güter alle nach einem feindlichen Kriegshafen bestimmt gewesen seien, und nach der Aussage des Kapitäns wahrscheinlich die russisch-chinesische Bank der Empfänger gewesen sei, so sei es als erwiesen zu erachten, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch hätten geliefert werden sollen. Sie seien daher mit Recht als Kriegskonterbande einzuziehen.
>
> Die übrigen Güter seien freilich keine Konterbande. Sie könnten aber, da sie alle dem Eigentümer der vorbezeichneten Konterbande gehörten, der Einziehung nicht entgehen.

Die von dem Gericht erster Instanz als Konterbande eingezogenen Güter seien alle nur im Falle, daß sie zum Kriegsgebrauch geliefert würden, Konterbande. Da diese Güter sogenannte bedingte Konterbande seien, so könnten sie nicht ohne weiteres mit der Begründung, daß sie nach dem russischen Kriegshafen Wladiwostok bestimmt gewesen seien, als Kriegsbedarfsartikel angesehen werden. Denn da Wladiwostok von jeher neben seiner Eigenschaft als einziger Kriegshafen Rußlands auch die seines einzigen Handelshafens im Osten besessen habe, so entspreche es den völkerrechtlichen Bestimmungen, daß Güter, welche dorthin befördert würden, wenn sie wie die zur Verhandlung stehenden ihrer Art nach nicht nur zum Kriegsgebrauch, sondern auch allgemein zum Handels- und Industriebetrieb dienten, nach der Präcedenz in dem „Neptunus“-Falle als nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen würden.

2. Das Urteil erster Instanz besage, daß die Verhältnisse des jetzigen Wladiwostok und des damaligen Amsterdam verschieden seien. Wladiwostok sei aber zur Zeit der Beförderung der zur Verhandlung stehenden Güter noch wie früher ein Handelsplatz gewesen, in dem Handel- und Gewerbetreibende aller Länder ihre Niederlassungen geöffnet gehabt und ihre Geschäfte betrieben hätten. Wenn man das erwäge, so sei, wenn Wladiwostok in seiner Lage und in dem Grade seiner Entwicklung von Amsterdam verschieden sei, doch in der Eigenschaft als Handelsplatz kein Unterschied vorhanden. Demnach sei die

Entscheidung, daß das Urteilsbeispiel der „Neptunus“ auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden könne, unzutreffend.

Wenn ferner auch der Kapitän ausgesagt habe, daß der Empfänger der zur Verhandlung stehenden Güter wohl die russisch-chinesische Bank sei, so genüge das doch nicht, um darauf die Vermutung zu gründen, daß die Güter zum Kriegsgebrauch hätten geliefert werden sollen. Da die Banken Organe zur Vermittlung des Geldumlaufs in Handelskreisen seien, so seien sie zeitweilig Besitzer der Handelswaren oder, wenn sie einen Frachtwechsel negociierten, Empfänger derselben. Es sei daher falsch, aus den Aussagen des Kapitäns, daß die russisch-chinesische Bank wohl der Empfänger sei, darauf schließen zu wollen, in welcher Weise die Güter verbraucht werden sollten.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der gesamten zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befänden sich über 50 Positionen absoluter Kriegskonterbande, nämlich Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegsschiffen, und zwei Positionen Waffen. Außerdem seien in der Mehrzahl vorhanden Güter wie Lebensmittel, Telegraphen-, Telephon- und Eisenbahnmaterialien, welche im Falle, daß man annehmen könne, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten, als Kriegskonterbande gelten müßten.

Die Materialien zum Bau von Kriegsschiffen und die Waffen könnten schon lediglich daraufhin, daß sie nach dem feindlichen Wladiwostok bestimmt seien, als Kriegskonterbande eingezogen werden.

Die übrigen Güter seien freilich sogenannte bedingte Konterbande, aber die Verhältnisse des gegenwärtigen Wladiwostok könnten, wie im Urteil erster Instanz dargetan, nicht mit denen von Amsterdam während des englisch-holländischen Krieges im Jahre 1798 für gleich erklärt werden.

Der Reklamant behaupte,

> Wladiwostok sei zu der fraglichen Zeit immer noch ein Handelsplatz gewesen wie früher. Handel- und Gewerbetreibende hätten ihre Niederlassungen geöffnet gehabt und alle blühende Geschäfte betrieben.

Dies sei in Wirklichkeit eine völlig unbegründete Behauptung, die nicht anerkannt werden könne. Denn der genannte Hafen sei vielmehr seit dem japanisch-russischen Kriege, und insbesondere seit dem Fall von Port Arthur, d. h. seit Januar dieses Jahres, Rußlands einzige Etappenbasis im Osten gewesen, welche sein Heer und seine Marine auf dem

Seewege hätten erreichen können. Es sei eine nicht zu verbergende Tatsache, daß von gewöhnlichen Handelsschiffen auch nicht ein einziges dort verkehrt habe. Daher könne der „Neptunus"-Fall, wie auch das Urteil erster Instanz angenommen habe, nicht als ein auf diesen Fall passendes Beispiel angesehen werden.

Der Reklamant behaupte ferner,

> die russisch-chinesische Bank sei wie eine gewöhnliche Bank ein Organ zur Vermittlung des Geldverkehrs für rein kaufmännische Kreise.

Das sei indes eine Behauptung, welche den wahren Charakter der genannten Bank nicht klarstelle. Im Jahre 1896 habe Rußland unter dem Vorwande der Vermittlung der Rückgabe der Liaotung-Halbinsel mit China den Cassini-Vertrag abgeschlossen und 12 Artikel über die Eisenbahn festgestellt. In dem Artikel 10 sei bestimmt worden, daß Port Arthur, Dalni und das benachbarte Gebiet, welche von großer militärischer Wichtigkeit seien, zu einem einheitlichen Kriegshafengebiet gemacht werden sollten. Da dieser Vertrag ein Geheimvertrag zwischen Rußland und China gewesen sei, so habe man Verhandlungen eröffnet, in welchen dem Anscheine nach Rußland China mit der Begründung, daß der Bau der vorher bestimmten Bahnlinie der sibirischen Eisenbahn gefährdet sei, zu bestimmen versucht habe, diese Bahn durch die Mandschurei legen zu lassen. Am 27. August russischen Stils sei der Welt vorgemacht worden, daß zwischen China und der russisch-chinesischen Bank ein Vertrag abgeschlossen worden sei, in welchem dieser der Bau und der Betrieb der mandschurischen Eisenbahn konzessioniert worden sei.

In der Folge habe die russisch-chinesische Bank, angeblich auf Grund dieses Vertrages, einen Entwurf eines Eisenbahnreglements unter dem Namen „Reglement der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft" der russischen Regierung eingereicht, welcher die Kaiserliche Genehmigung erhalten habe. Seitdem sei es nicht mehr verborgen worden, daß die sogenannte ostchinesische Eisenbahngesellschaft ein Organ für das Nachrichtenwesen zu Wasser und zu Lande und für militärische Zwecke sei, mittels dessen Rußland die Besetzung Port Arthurs und Dalnis ausgeführt und auch die Mandschurei mit übergeschluckt habe. Die russisch-chinesische Bank sei daher in Wirklichkeit eine russische Behörde, und man müsse annehmen, daß die zur Verhandlung stehenden Güter, deren Empfänger die russisch-chinesische Bank sei, für die russischen Behörden bestimmt gewesen seien. Dies um so mehr, als bei den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks anzunehmen sei, daß Güter, wie die in Frage stehenden, zum Kriegsgebrauch für Armee und Marine dienen sollten.

Aus diesen Gründen sei die Berufung zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Da der Bestimmungsort des Schiffes Wladiwostok ist, so ist es klar, daß die unter der Ladung befindlichen Waffen und Materialien für Bau und Ausrüstung von Kriegsschiffen Kriegskonterbande sind. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört. Daher müssen auch die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen Lebensmittel, Getränke, Eisenbahn- und Telephonbaumaterialien sowie Pferdegeschirr als für den russischen Kriegsgebrauch bestimmt angesehen werden, und es ist außer Zweifel, daß sie nach den Bestimmungen und der Praxis des Völkerrechts Kriegskonterbande sind.

Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin eingezogen werden kann. Der von dem Reklamanten geltend gemachte Verkauf ist nur ausgeführt worden, wo besondere vertragliche Abmachungen vorlagen. Im übrigen findet er sich in Theorie und Praxis nur vereinzelt. Keinenfalls kann er jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden.

Unter den zur Verhandlung stehenden Gütern befinden sich freilich solche, die nicht zur Kriegskonterbande gehören, da sie aber Ladung des Eigentümers der Konterbande auf demselben Schiff sind, so erkennt das Völkerrecht an, daß sie mit dieser zusammen eingezogen werden können, und das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird.

Da aus den obigen Gründen das Urteil erster Instanz auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Güter durchaus zutreffend ist, so erübrigt es sich, auf die einzelnen Berufungspunkte noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: August Müller, deutscher Reichsangehöriger, Prokurist der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. in Shanghai, China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasakiken, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

In der Prisensache betreffend die Ladung an Bord des britischen Dampfers „Bawtry" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten, auf dem Dampfer „Bawtry" verschifften Güter werden sämtlich eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter, welche in Kiautschou in China auf dem Dampfer „Bawtry" verladen waren und am 14. Januar 1905 den genannten Hafen mit Bestimmung nach Wladiwostok verließen, wurden am 17. Januar, 1 Uhr 15 Minuten nachmittags, auf offener See in 34° 58′ nördlicher Breite und 130° 28′ östlicher Länge zusammen mit dem genannten Dampfer, welcher unter dem Verdacht stand, Kriegskonterbande zu führen, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tokiwa" aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa", Kapitänleutnants Torizaki Yasuzo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Bawtry", Harry Ratcliff Shotton, und des Supercargo Otto Meier, das Schiffszertifikat des genannten Schiffes, das Deckjournal, den Chartervertrag, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Die meisten Stücke der zur Verhandlung stehenden Güter seien solche, welche nur in Friedenszeiten gebraucht würden und seien keine Kriegskonterbande. Wenn auch einige Güter vorhanden seien, welche indirekt für Kriegszwecke verwendbar seien, also sogenannte relative Kriegskonterbande, so diene doch keins von ihnen direkt für Kriegszwecke und keins sei demnach sogenannte absolute Kriegskonterbande. Nun hätten aber die Staaten des europäischen Kontinents bis heute das Prinzip anerkannt, daß nur Güter, welche wirkliche Kriegsgebrauchsartikel darstellten, als Kriegskonterbande gälten, und daß die sogenannten relativen Kriegskonterbandegüter nicht unter dieselbe zu rechnen seien. Dies Prinzip sei zur Durchführung gekommen in dem dänischen Krieg von 1866, dem deutsch-französischen Krieg von 1870 und dem russisch-türkischen Krieg von 1877, und es sei heute eine fest bestimmte Regel des Völkerrechts, von der nur das englische Prinzip abweiche. Auch die Völkerrechtskonferenz zu Venedig im Jahre 1896 habe in ihrem Artikel 1 das Gebiet der Kriegskonterbandegüter strikt auf die absolute Kriegskonterbande beschränkt und beschlossen, daß die relative Kriegskonterbande auszuschließen sei. Der Reklamant sei

der Ansicht, daß diese Meinung von Gelehrten und Kongressen hinreichend gewichtig sei und beachtet werden müsse. In unserer Prisenordnung[1]) sei allerdings im § 14 die relative Kriegskonterbande anerkannt, aber da die Verordnung nur eine für unsere Marineoffiziere erlassene Instruktion sei, so habe sie nicht die Kraft einer völkerrechtlichen Regel. Daher könnten auch die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen relativen Kriegskonterbandegüter nicht eingezogen werden.

2. Selbst wenn man zugebe, daß auch relative Kriegskonterbande eingezogen werden könne, so beschränke sich das doch lediglich auf solche Fälle, wo es ausreichend bewiesen sei, daß diese Güter für den Gebrauch von Heer oder Marine des Feindes bestimmt seien. Für die zur Verhandlung stehenden Güter sei aber auch nicht die geringste Spur eines solchen Beweises vorhanden, und lediglich aus der Tatsache, daß Wladiwostok feindliches Gebiet sei, eine derartige Vermutung abzuleiten und auf Grund dieser die Bestimmung der Güter für den Kriegsgebrauch als erwiesen zu erachten, sei ungerechtfertigt.

3. Da die Güter neutral seien, so unterlägen sie nicht der Wegnahme. Selbst aber angenommen, sie seien feindliche Güter, so müßten sie nach Artikel 3 der Pariser Deklaration, weil sie nicht Konterbande seien, freigelassen werden.

Aus diesen Gründen werde eine Entscheidung auf Freilassung der Güter beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen Lebensmittel, Getränke, Eisenbahnbaumaterialien, Schiffsbau- und Ausrüstungsgegenstände seien, weil sie nach Wladiwostok, dem Hauptstützpunkt der feindlichen Streitmacht, verschifft seien, und es nach Aussage des Kapitäns außer Zweifel stehe, daß der Empfänger der Ladung die russisch-chinesische Bank sei, für den Kriegsgebrauch des Feindes bestimmt und folglich Kriegskonterbande. Daher seien sie einzuziehen. Was ferner die unter der Ladung befindlichen Güter angehe, die nicht Kriegskonterbande seien, so müßten sie, weil der Eigentümer der Kriegskonterbandegüter gehörig, mit diesen zusammen eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

In den von der Kaiserlichen Regierung erlassenen und veröffentlichten Verordnungen des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904[2]) und Nr. 1 vom Jahre 1905[3]) ist ganz klar bezeichnet, welche Güter während des japanisch-russischen Krieges als Kriegskonterbande behandelt werden sollen. Der Prozeßvertreter behauptet unter Anführung einiger kontinentaler europäischer Präcedenzen und Meinungen von Gelehrten, daß der Begriff der Kriegskonterbande sich lediglich auf

[1]) V. — [2]) II. — [3]) III.

direkt zum Kriegsgebrauch bestimmte Güter beschränke. Es ist aber nach englischen und amerikanischen Beispielen sowie wissenschaftlichen Ansichten des europäischen Kontinents ebenso klar, daß diese die Eigenschaft von Gütern als Kriegskonterbande nicht unbedingt danach begrenzen, ob sie direkt zum Kriegsgebrauch dienen oder nicht. Da der Standpunkt darin, welche Güter unter die Kriegskonterbande fallen, dergestalt in den verschiedenen Staaten variiert, so kann der Behauptung des Prozeßvertreters nicht beigepflichtet werden.

Was die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter angeht, so sind dieselben von dem Verschiffer, nämlich den Reklamanten, an „Order" nach Wladiwostok verschifft worden.

Unter diesen Gütern sind:

No. 46, 47, 52, 64, 92, 93, 130, 171, 177, 178, 262, 274, 275, 287, 288, 292, 293, 318, 321 bis 323, 326, 345, 347, 349, 356, 362, 363, 368, 375, 394, 398, 405, 415, 499, 512, 534 bis 536, 546

Schiffbau- und Ausrüstungsmaterialien,[4])

264

Waffen,[4])

35, 40, 114, 115, 131, 258, 425, 426, 428, 429, 511

Lebensmittel und Getränke,[5])

309, 338, 412

Pferdegeschirr.[5])

Da der Bestimmungshafen dieser Güter Wladiwostok, der einzige Kriegshafen Rußlands im fernen Osten ist, und da nach Aussage des Kapitäns der Empfänger wahrscheinlich die russisch-chinesische Bank ist, es demnach klar ist, daß dieselben für den Kriegsgebrauch des Feindes bestimmt gewesen sind, so müssen dieselben als Kriegskonterbande angesehen werden.

Was die übrigen Güter angeht, so sind sie zwar keine Kriegskonterbande, sie gehören aber alle dem Eigentümer der oben angeführten Kriegskonterbande. Daher sind die zur Verhandlung stehenden Güter, weil sie Kriegskonterbande sind, beziehungsweise demselben Eigentümer gehören, einzuziehen.[6])

Die übrigen Ausführungen des Vertreters der Reklamation bedürfen keiner Erörterung.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Juli 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

---

[4]) II. Ziffer 1. — [5]) II. Ziffer 2. — [6]) V. § 43.

Verzeichnis der auf dem Dampfer „Bawtry“ verschifften Güter.

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
25	Kleidung	1 Kiste	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
26	Holzgeräte	2 Kisten	„	„
27	Hüte	1 Kiste	„	„
28	„	1 „	„	„
29	Emaillewaren	6 Kisten	„	„
30	Gewebe	1 Kiste	„	„
31	Wasserdichtes Tuch .	1 „	„	„
32	Webstoff	1 „	„	„
33	Schreibfedern	1 „	„	„
34	Webstoff	1 „	„	„
35	Saucen	4 Faß	„	„
36	Baumwolltuch . . .	1 Kiste	„	„
37	Emaillewaren	7 Kisten	„	„
38	Webstoff	1 Kiste	„	„
39	Kognak	96 Kisten	„	„
40	Benediktiner	49 „	„	„
41	Hanftuch	1 Kiste	„	„
42	Emaillewaren	27 Kisten	„	„
43	Seidentuch	1 Kiste	„	„
44	Wasserdichte Stoffe .	1 „	„	„
45	Papier	20 Ballen	„	„
46	Schrauben	3 Kisten	„	„
47	„	3 „	„	„
48	Soda	1 Kiste	„	„
49	Salzsäure	5 Kisten	„	„
50	Salpetersäure	1 Kiste	„	„
51	Hanf	8 Ballen	„	„
52	Holzschrauben . . .	4 Kisten	„	„
56	Eisenstangen	474 Stück	„	„
57	Fensterglas	207 Kisten	„	„
63	Dachrinnen	1 Kiste	„	„
64	Eisenschrauben . . .	3 Kisten	„	„
65	Spaten	2 „	„	„
66	Wagen	7 „	„	„
67	Fahrradteile	3 „	„	„
68	Emaillewaren	10 „	„	„
69	Metallwaren	3 „	„	„
70	Bügeleisen	1 Kiste	„	„
71	Möbel	3 Kisten	„	„
72	Spaten	2 „	„	„
73	Gummi und Pinsel . .	2 „	„	„
74	Maschinen	12 „	„	„
75	Films	3 „	„	„
76	Lichtempfdl. Papier .	1 Kiste	„	„
77	Maschinen	5 Kisten	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
78	Maschinen	16 Kisten	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
79	„	16 „	„	„
80	Klosetts	2 „	„	„
81	Chlorkalk	1 Kiste	„	„
82	Eisenrinnen	2 Kisten	„	„
83	Baumwolltuch . . .	2 „	„	„
84	Delfter Porzellan . .	2 „	„	„
85	Sonnenschirme . . .	3 „	„	„
86	Baumwollzeug . . .	2 „	„	„
87	Schmirgelleinen . . .	2 „	„	„
88	Glas	1 Kiste	„	„
89	Wollgewebe	1 „	„	„
90	„	1 „	„	„
91	Gewebe	1 „	„	„
92	Eisenschrauben . . .	3 Kisten	„	„
93	„ . . .	6 „	„	„
94	Baumwollzeug . . .	1 Kiste	„	„
114	Eingemacht. Rindfleisch	486 Kisten	„	„
115	Champagner	497 „	„	„
116	Tafelmesser	1 Kiste	„	„
117	Bügeleisen	2 Kisten	„	„
118	Bürsten	1 Kiste	„	„
119	Nähmaschinen . . .	7 Kisten	„	„
120	Kokosmatten	1 Ballen	„	„
121	Öfen und Zubehör . .	2 Kisten	„	„
130	Drahtstifte	353 „	„	„
131	Salz	777 Sack	„	„
132	Kleidungsartikel . . .	1 Kiste	„	„
133	Zigarren	1 „	„	„
141	Fleischhackmaschinen .	2 Kisten	„	„
142	Bestandteile von Kinderwagen	3 „	„	„
143	Nähmaschinen . . .	45 „	„	„
144	Sprungfedern	14 Ballen	„	„
145	Sägen	1 Kiste	„	„
146	Fleischhackmaschinen .	6 Kisten	„	„
147	Hufeisennägel . . .	24 „	„	„
148	Bügeleisen	2 „	„	„
149	Kinderwagen	6 „	„	„
150	Metallgeschirr	3 „	„	„
151	Messerwaren	1 Kiste	„	„
152	Messingteile	1 „	„	„
153	Nähmaschinen . . .	9 Kisten	„	„
154	Schaufeln	23 „	„	„
155	Nähmaschinen . . .	30 „	„	„
156	Bratpfannen	1 Kiste	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
157	Metallwaren	1 Kiste	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
158	„	1 „	„	„
159	Schaufeln	34 Bund	„	„
160	Nähnadeln	100 Kisten	„	„
161	Schaufeln	18 Bund	„	„
162	Nähmaschinen . . .	20 Kisten	„	„
163	Maßstäbe	1 Kiste	„	„
164	Schaufeln	78 Kisten	„	„
165	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
166	„	1 „	„	„
167	Kinderwagen	2 Kisten	„	„
168	Sägen	4 „	„	„
169	Kurzwaren	1 Kiste	„	„
170	Bandmaße	1 „	„	„
171	Eisendraht	5 Kisten	„	„
172	Petroleumkocher . . .	4 „	„	„
173	Eisenwaren.	1 Kiste	„	„
174	„	1 „	„	„
175	„	1 „	„	„
176	Hufeisen	1 „	„	„
177	Eisennägel	1 Faß	„	„
178	Schrauben	1 Kiste	„	„
179	Kinderwagen	1 „	„	„
180	Sandpapier.	2 Kisten	„	„
181	Schmirgelleinen . . .	1 Ballen	„	„
182	Schraubstöcke . . .	35 Stück	„	„
183	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
184	Sägen	5 Kisten	„	„
185	Eisenwaren	2 „	„	„
186	Ambosse	20 Stück	„	„
187	Hammer	5 Kisten	„	„
188	Eisenwaren	4 „	„	„
189	Feilen	2 Faß	„	„
190	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
191	Hufeisennägel . . .	12 Kisten	„	„
192	Fleischhackmaschinen .	5 „	„	„
193	Wagen	9 „	„	„
194	Sägen	5 „	„	„
195	„	6 „	„	„
196	Bandmaße	1 Kiste	„	„
197	Maßstäbe	1 „	„	„
198	Fleischhackmaschinen .	2 Kisten	„	„
199	Sprungfedern	3 „	„	„
200	Bandmaße und Wasserwagen	1 Kiste	„	„
201	„	1 „	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
202	Äxte	20 Kisten	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
203	Bügeleisen	8 „	„	„
204	Emaillewaren	1 Kiste	„	„
205	Sägen	1 „	„	„
206	Nähmaschinen . . .	50 Kisten	„	„
207	„ . . .	46 „	„	„
208	Nägel	1 Kiste	„	„
209	Kopierpressen . . .	1 „	„	„
210	Öfen und Kacheln . .	2 Kisten	„	„
211	Äxte	100 „	„	„
212	Sensen	2 „	„	„
213	Emaillewaren	10 „	„	„
214	Kaufmannsgüter . . .	1 Kiste	„	„
258	Stärke	3 Kisten	„	„
259	Tonplatten	159 „	„	„
260	Emaillegeschirr . . .	10 „	„	„
261	„ . . .	18 „	„	„
262	Verz. eiserne Nägel .	16 „	„	„
263	Eisenwaren	3 „	„	„
264	Ladeapparate	1 Kiste	„	„
265	Eisenwaren	1 „	„	„
266	Papierwäsche	1 „	„	„
267	„	1 „	„	„
268	Metallwaren	1 „	„	„
269	„	1 Kollo	„	„
270	Baumwollwaren . . .	1 Kiste	„	„
271	Schuhe	8 Kisten	„	„
272	Stahlfedern	1 Kiste	„	„
273	Wollwirkwaren . . .	1 „	„	„
274	Verz. Nägel	20 Kisten	„	„
275	Unterlegescheiben . .	13 Faß	„	„
276	Eisenwaren	2 Kisten	„	„
277	Schleifsteine	1 Kiste	„	„
278	Schleifsteingestelle . .	5 Kisten	„	„
279	Schleifsteine	1 Kiste	„	„
280	Schleifsteingestelle . .	1 „	„	„
281	Eisenwaren	7 Kisten	„	„
282	Wollwirkwaren . . .	1 Kiste	„	„
283	Herrenstiefel	1 „	„	„
284	Fensterglas	548 Kisten	„	„
285	Glasscheiben	7 „	„	„
286	Schleifsteine	450 Stück	„	„
287	Verz. eis. Nägel . . .	25 Faß	„	„
288	Unterlegescheiben . .	13 „	„	„
289	Tischmesser u. Gabeln	1 Kiste	„	„
290	Eiserne Türangeln . .	4 Kisten	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
291	Landwirtschaftliche Maschinen	9 Verschl. u. 3 Stück	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
292	Verz. eis. Nägel . . .	25 Faß	„	„
293	Verzinkte eis. Unterlegescheiben	8 Kisten	„	„
294	Verz. eis. Dachleisten .	10 Verschl.	„	„
295	Verz. eis. Dachrinnen .	3 „	„	„
296	Sensenringe	2 Sack	„	„
297	Holzschuhleisten . . .	2 Kisten	„	„
298	Drahtfußmatten . . .	1 Kiste	„	„
299	Emaillegeschirr . . .	11 Kisten	„	„
300	Petroleumkocher . . .	2 „	„	„
301	Papier	3 „	„	„
302	Eis. Türangeln . . .	2 „	„	„
303	Verz. Waschbecken . .	7 Faß	„	„
304	Klosettanlagen . . .	13 „	„	„
305	Maschinenteile . . .	1 „	„	„
306	Petroleumöfen . . .	3 Verschl.	„	„
307	Tonfliesen	27 Kisten	„	„
308	Nachtlichte	1 Kiste	„	„
309	Sporen, Steigbügel, Gebisse und Ketten . .	1 „	„	„
310	Baumwollwaren . . .	1 „	„	„
311	Emaillegeschirr . . .	50 Kisten	„	„
312	Schuhe und Reklametafeln	3 „	„	„
313	Gußeiserne Oberbalkentüren, Chamottesteine und Reinigungstüren	40 „	„	„
314	Eiserne Tafelrosten . .	12 „	„	„
315	Pflüge u. Reservescharen	18 „	„	„
316	Emaillegeschirr . . .	5 „	„	„
317	Eis. Mutterschrauben .	8 „	„	„
318	Eiserne Nieten . . .	3 Faß	„	„
319	Lackiertes eis. Drahtgewebe	1 Kiste	„	„
320	Verz. eis. Drahtgewebe	10 Rollen	„	„
321	Bandeisen	1595 Bund	„	„
322	Winkeleisen	196 „	„	„
323	„	1408 „	„	„
324	Stabeisen	3350 „	„	„
325	„	22819 Stück	„	„
326	Eisenwaren	1 Faß	„	„
327	Siebe	1 Kiste	„	„
328	Waschtische, Geschirre und Eimer	2 Kisten	„	„
329	Eisen- u. Messingwaren, Streichriemen usw. .	1 Kiste	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
330	Metallwaren, Abziehsteine und Haarschneidemaschinen .	1 Kiste	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
331	Handwerksgeräte, verz. Eisenwaren	1 „	„	„
332	Salmiak	1 Faß	„	„
333	Salzsäure	1 Kiste	„	„
334	Kupfervitriol in Krystallen	1 „	„	„
335	Schleifsteine	29 Stück	„	„
336	Pflüge	3 Kisten	„	„
337	Bohrmaschinen . . .	2 „	„	„
338	Sporen, Steigbügel, Trensen, Gebisse und Ketten	1 Kiste	„	„
339	Stählerne Steinkeile .	1 „	„	„
340	Eiserne Heugabeln . .	1 Faß	„	„
341	Gußeiserne Hähne . .	1 Kiste	„	„
342	Wetzsteine	1 „	„	„
343	Eiserne Schrauben . .	2 Kisten	„	„
344	Trockene Farbe . . .	4 Faß	„	„
345	Eisendraht	16 Bund	„	„
346	Verzinkte eis. Träger .	1 Verschl.	„	„
347	Schrauben	2 Kisten	„	„
348	Draht	7 Trossen	„	„
349	Segeltuch	5 Ballen	„	„
350	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
351	Hammer	1 „	„	„
352	Mützen und Muster .	1 „	„	„
353	Gußeiserne Pumpen u. Zubehör	5 Kisten	„	„
354	Pumpenstangen nebst Kolben	1 Kiste	„	„
355	Eiserne Scharniere . .	1 „	„	„
356	Verz. Stacheldrahtseil .	8 Bund	„	„
357	Naphthalin	15 Faß	„	„
358	Bindfaden	1 Kiste	„	„
359	Eis. Schraubenschlüssel	1 „	„	„
360	Schleifsteine und Gestelle	1 „	„	„
361	Stählerne Spaten . .	5 Faß	„	„
362	Flaschenzugblöcke . .	1 „	„	„
363	Metallene Armaturen .	1 Kiste	„	„
364	Hobel mit Eisen . . .	1 „	„	„
365	Eisenwaren	3 Kisten	„	„
366	Handwerksgerät . . .	3 „	„	„
367	Eiserne Rechen . . .	1 Kiste	„	„
368	Weißblech	1 „	„	„
369	Glaswaren, Laternen .	1 Faß	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
370	Eiserne Schrauben . .	1 Kiste .	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschon	Order
371	Eiserne Farbenmühlen	1 „	„	„
372	Äxte	28 Kisten	„	„
373	Stiele für Beile . . .	2 „	„	„
374	Petroleumkocher . . .	1 Kiste	„	„
375	Flachsschläuche . . .	1 „	„	„
376	Gummischeiben . . .	1 „	„	„
377	Glaspapier	2 Kisten	„	„
378	Eisendraht	7 Bund	„	„
379	Eis. Garderobenleisten	1 Kiste	„	„
380	Eisen- und Metallwaren	1 „	„	„
381	Eisen- u. Messingwaren	1 „	„	„
382	Sägen	2 Kisten	„	„
383	Parfümerien	1 Kiste	„	„
384	Parfümerien, Puder und Kataloge	1 „	„	„
385	Creme, Puder u. Seife	1 „	„	„
386	Blech, Draht und Zinkwaren	6 Kisten	„	„
387	Gummi arabicum . .	7 Faß	„	„
388	Dextrin	1 „	„	„
389	Faßhähne	1 Kiste	„	„
390	Schlösser	3 Kisten	„	„
391	Plätteisen	2 „	„	„
392	Bettstellen	1 Kiste	„	„
393	Tapeten	22 Kisten	„	„
394	Eisendraht	66 Bund	„	„
395	Eiserne Ketten . . .	1 Faß und 3 Stücke	„	„
396	Ambosse	5 Stück	„	„
397	Nieten	8 Faß	„	„
398	Asbest- u. Gummiwaren	6 Kisten	„	„
399	Wäsche	1 Kiste	„	„
400	Apparate aus Holz und Gußeisen	1 „	„	„
401	Lampengestelle . . .	2 Kisten	„	„
402	Waschgarnituren . . .	1 Kiste	„	„
403	Klosetts u. Wassereimer	1 „	„	„
404	Waschtische u. Geschirre	2 Kisten	„	„
405	Waschbecken, Spiegel und Kasten . . .	1 Kiste	„	„
406	Stahlfedern	1 „	„	„
407	Öfen	6 Verschlag	„	„
408	Weiße Karten	1 Kiste	„	„
409	Stahldraht	37 Bund	„	„
410	Messingdraht	4 „	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
411	Papier	1 Kiste	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
412	Sporen, Steigbügel, Trensen, Gebisse u. Ketten	1 „	„	„
413	Schreibpapier	1 „	„	„
414	„	2 Kisten	„	„
415	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
416	Laternen	4 Kisten	„	„
417	Badewannen u. Bürstenwaren	1 Kiste	„	„
418	Eisenwaren	5 Kisten	„	„
419	„	1 Faß	„	„
420	Lampenwaren	2 Kisten	„	„
421	Hohlglas	1 Kiste	„	„
422	Emaillegeschirr a. Eisen	11 Kisten	„	„
423	Petroleumöfen . . .	3 Verschlag	„	„
424	Wollwirkwaren . . .	1 Kiste	„	„
425	Stärke	5 Kisten	„	„
426	Dosenhummer . . .	8 „	„	„
427	Kokosöl	10 Faß	„	„
428	Sardinen	38 Kisten	„	„
429	Cognac	98 Kisten	„	„
430	Woll- und Baumwollwirkwaren	1 Kiste	„	„
431	Zinkwaren	1 „	„	„
432	„	1 „	„	„
433	Schwarzblech u. Zinkwaren	1 „	„	„
434	Schwarzblechwaren . .	1 „	„	„
435	Schwarzblech, Zinkwaren und Weißblechlaternen	1 „	„	„
436	Eisenwaren	1 „	„	„
437	Weißblechlaternen Messing- und Eisenwaren	1 „	„	„
438	Weißblechwaren . . .	1 „	„	„
439	Weißblechlaternen und Glaswaren	1 „	„	„
440	Steingut, Weißblechlaternen, Spiegelglas und Eisenblechwaren	1 „	„	„
441	Handwerksgeräte . .	1 „	„	„
442	Kristall-Glaswärmer . .	2 Faß	„	„
443	Parfümerien	1 Kiste	„	„
444	Lampenteile	8 Kisten	„	„
445	Emaillegeschirr a. Eisen	10 „	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
446	Zahnwasser und Puder	1 Kiste	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
447	Lederwaren	1 „	„	„
448	Baumwollwaren . . .	1 „	„	„
449	Feuerspritzen	1 „	„	„
450	Emaillegeschirr a. Eisenblech	8 Kisten	„	„
451	Wollwirkwaren . . .	1 Kiste	„	„
452	Kochgeschirr	1 „	„	„
453	Eis. Schnallen . . .	1 „	„	„
454	Holzleisten.	1 „	„	„
455	Kakaopulver und Reklameartikel . . .	3 Kisten	„	„
456	Schrauben	2 „	„	„
457	Gußeiserne Oberbalkentüren und Reinigungstüren	22 „	„	„
458	Gußeis. Roststäbe . .	12 „	„	„
459	„ Tafelroste . .	5 „	„	„
460	Stahlwaren.	1 Kiste	„	„
461	Eisenwaren.	1 „	„	„
462	„	1 „	„	„
463	Wagen	1 „	„	„
464	Eisenwaren	9 Kisten	„	„
465	Eismaschinen	2 „	„	„
466	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
467	„	1 Faß	„	„
468	Schleifsteine	3 Kisten	„	„
469	„	1 Kiste	„	„
470	Teppichfeger	1 „	„	„
471	Schleifsteine	1 „	„	„
472	Eisenwaren	1 „	„	„
473	„	1 Faß	„	„
474	„	2 Kisten	„	„
475	Wagen	4 „	„	„
476	„	2 „	„	„
477	Verkupf. Möbelfedern .	3 Kolli	„	„
478	Telephonapparate . .	2 Kisten	„	„
479	Pumpen	1 Kiste	„	„
480	Eisenwaren	1 „	„	„
481	„	6 Kisten	„	„
482	Wringmaschinen . . .	1 Kiste	„	„
483	Eisenwaren	1 Faß	„	„
484	Petroleumöfen . . .	3 Verschlag	„	„
485	Eisenwaren	24 Kisten	„	„
486	„	2 „	„	„
487	„	2 Faß	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
488	Parfümerien	1 Kiste	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
489	Papierwäsche mit Stoffüberzug und Plakate	2 Kisten	„	„
490	Baumwoll- und Leinenwaren	1 Kiste	„	„
491	Schuhe	1 „	„	„
492	Anilinfarben	2 Kisten	„	„
493	Zinkblech	5 Faß	„	„
494	Kalk	1 Kiste	„	„
495	Stahlfedern, Metallspiegel u. Drucksachen	1 „	„	„
496	Drahtgeflecht	2 Rollen	„	„
497	Dezimalwagen . . .	2 Kisten	„	„
498	Schreibpapier	3 „	„	„
499	Eis. Schrauben . . .	1 Kiste	„	„
500	Kurzwaren	1 Faß	„	„
501	„	1 Kiste	„	„
502	Stahl	11 Kisten	„	„
503	Tischgeschirr	1 Kiste	„	„
504	Buchbinderpapier . .	8 Ballen	„	„
505	Puder und Schminke .	1 Kiste	„	„
506	Zeichenpapier	1 „	„	„
507	Blei- u. Farbstifte, farb. Kreide, Drucksachen und Plakate . . .	1 „	„	„
508	Ölpapier	1 „	„	„
509	Ultramarinblau . . .	10 Kisten	„	„
510	Zeugstoffe	1 Kiste	„	„
511	Stärke	3 Kisten	„	„
512	Geteerte Hanftaue . .	11 Rollen	„	„
513	Drahtgewebe	1 Kiste	„	„
514	Kinderwagen	1 „	„	„
515	Papierbeutel	1 „	„	„
516	Eis. Geldschränke . .	1 „	„	„
517	Emaillegeschirr aus Eisenblech	10 Kisten	„	„
518	Schreibpapier	86 Ballen	„	„
519	Kochgeschirr aus Aluminium	1 Kiste	„	„
520	Schreibutensilien . . .	1 „	„	„
521	Tischlerwaren, Papier, Filze, Farben . . .	1 „	„	„
522	Mathem. Instrumente, Winkel u. Reißschien.	1 „	„	„
523	Gummiplatten	1 „	„	„
524	Spiral-Schläuche . . .	1 „	„	„
525	Lampenwaren	8 Kisten	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
526	Hohlglas	4 Kisten	Diederichsen, Jebsen & Co. in Kiautschou	Order
527	Tafelwagen	2 „	„	„
528	Schreib- und Zeichenmaterial	1 Kiste	„	„
529	Fayence	1 „	„	„
530	Wollentuch	1 „	„	„
531	Eisenwaren.	1 „	„	„
532	„	1 „	„	„
533	Glaswaren	4 Kisten	„	„
534	Unterlegescheiben . .	4 Faß	„	„
535	Nägel	2 „	„	„
536	Schrauben	2 „	„	„
537	Eis. Bettstellen . . .	12 Verschlag	„	„
538	Eis. Waschständer und Bettstellen	1 „	„	„
539	Holzmöbel	28 Kisten	„	„
540	Krist. Zitronensäure .	1 Faß	„	„
541	Wollwirkwaren . . .	1 Kiste	„	„
542	Eisenwaren	1 „	„	„
543	Drahtwaren	1 „	„	„
544	Pumpen	1 „	„	„
545	Messingwaren, Werkzeug- und Bettstellen	1 „	„	„
546	Messingblech	1 „	„	„
547	Zinnplatten	2 Kisten	„	„
548	Schrauben	3 „	„	„
549	Packpapier.	10 Verschlag	„	„

Reklamant: Der deutsche Staatsangehörige August Müller, Prokurist der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. in Shanghai, China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 10. Juli 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend Ladung des englischen Dampfers „Bawtry“, welcher am 17. Januar 1905 auf 34° 58′ nördlicher Breite und 130° 28′ östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der in dem dem Urteil beigefügten Verzeichnis aufgeführten Ladung des englischen Dampfers „Bawtry“ erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, August Müller, durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Ishibashi Tomokichi, und deren Begründung sind folgende:

1. Die Staaten des europäischen Kontinents hätten bis heute das Prinzip verfolgt, daß nur Güter, welche wirkliche Kriegsgebrauchsartikel darstellten, als Kriegskonterbande gölten, und daß die sogenannten relativen Kriegskonterbandegüter nicht unter dieselbe zu rechnen seien. Dies Prinzip sei zur Durchführung gekommen in dem dänischen Krieg von 1864, dem deutsch-französischen Krieg von 1870 und dem russisch-türkischen Krieg von 1877, und es sei heute eine fest bestimmte Regel des Völkerrechts, von der nur das englische Prinzip abweiche. Diesem englischen Prinzip stünden indes viele Ansichten gegenüber. So tadele zum Beispiel Perels, daß die Rechte der Kriegführung die Rechte des neutralen Handels unbillig beschränkten. Selbst der Vertreter des englischen Prinzips, Holland, sage, daß

> Lebensmittel und Schiffsbaumaterialien, wenn sie erwiesenermaßen an die Armee, Marine oder nach einer Festung des Feindes befördert würden, nicht unbedingt eingezogen werden dürften. Man müsse sich darauf beschränken, das Vorkaufsrecht auszuüben, um dem Feind die Möglichkeit zu nehmen, die Güter anzukaufen.

Diese Ansicht Hollands sei von dem gegenwärtigen Recht Englands anerkannt. Auch die Völkerrechtskonferenz zu Venedig im Jahre 1896 habe in ihrem Artikel 1 das Gebiet der Kriegskonterbandegüter strikt auf die absolute Konterbande beschränkt und beschlossen, daß die relative Konterbande auszuschließen sei. Reklamant meine, daß diese Ansichten und Beschlüsse von Gelehrten und Kongressen hinreichend gewichtig seien, um beachtet werden zu müssen.

Der größte Teil der Ladung sei Nichtkonterbande, welche außer zu friedlichen Zwecken keine Verwendung habe. Freilich befinde sich auch darunter einige sogenannte relative Kriegskonterbande, welche zu friedlichem und indirekt auch zu kriegerischem Gebrauch dienen könnte. Da sie aber keine absolute Konterbande sei, so müsse sie billigerweise aus den vorstehenden Gründen freigegeben werden.

Selbst wenn er sich einmal auf das englische Prinzip stelle, sei Reklamant der Ansicht, daß die japanische Regierung das Vorkaufsrecht ausüben, nicht aber unbedingte Einziehung verfügen dürfe.

Das Urteil erster Instanz besage, daß

> in den von der Kaiserlichen Regierung erlassenen und veröffentlichten Verordnungen des Marineministeriums Nr. 1

vom Jahre 1904 und Nr. 1 vom Jahre 1905 ganz klar bezeichnet sei, welche Güter während des japanisch-russischen Krieges als Kriegskonterbande behandelt werden sollten.
Diese Verordnungen seien von dem Marineministerium indes nur zur Beachtung für sein Ressort erlassen. Außerhalb dieses Ressorts hätten sie keine bindende Kraft und könnten daher nicht als völkerrechtliche Normen angesehen werden.

2. Selbst einmal das Gebiet der Konterbande in der Weise erweitert, wie es das Urteil erster Instanz tue, und angenommen, daß auch bedingte Konterbande als Kriegskonterbande gelte, so sei es doch selbstverständlich, daß sich die Einziehung auf solche Fälle beschränke, wo hinreichender Beweis für die Annahme vorliege, daß die Güter zum Gebrauch für die feindliche Armee oder Marine hätten geliefert werden sollen. Im vorliegenden Fall könne man jedoch nicht den geringsten Beweis finden, daß die Güter für den feindlichen Kriegsgebrauch bestimmt gewesen seien.

Das Gericht erster Instanz behaupte freilich, daß die Nägel, der Eisendraht usw. zum Bau und zur Ausrüstung der feindlichen Kriegs- und sonstigen Schiffe bestimmt gewesen seien. Die Annahme finde jedoch in den Akten des Falls keinerlei Unterstützung, vielmehr sei es daraus klar, daß sie für Schiffe, Häuser, Werkstätten und Krankenhäuser bestimmt gewesen seien.

Auch sei es unzutreffend, lediglich daraus, daß Wladiwostok Feindesland sei, zu schließen, daß die zur Verhandlung stehenden Güter, welche Handelszwecken dienten, zum Kriegsgebrauch hätten geliefert werden sollen.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe aller dem Reklamanten gehörigen, auf dem Dampfer „Bawtry" verschifften Güter beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Soweit bezüglich von Kriegskonterbande keine vertraglichen Bestimmungen vorlägen, an die ein Staat gebunden sei, gehöre es zu den Vorrechten der betreffenden Regierungsgewalt, zur Kriegszeit die bereits bestehenden Bestimmungen sowohl über absolute als relative Konterbandegüter zu erweitern oder einzuschränken. Das Völkerrecht halte es für richtig, bei Beginn des Krieges im allgemeinen die für den Krieg zu befolgenden Regeln zu veröffentlichen und die Kriegskonterbandegüter festzustellen. Auch der europäische Kontinent nehme hierin keinen anderen Standpunkt ein, und es fehle nicht an Beispielen, wo in dortigen Kriegen Verordnungen von Marineministerien erlassen und die Liste der Konterbande vermehrt oder vermindert worden sei.

In den am 28. Februar vorigen Jahres von der russischen Regierung für den japanisch-russischen Krieg veröffentlichten, bei der Kriegführung zu beobachtenden Regeln seien in der Aufstellung der als Kriegskonterbande zu betrachtenden Gegenstände Brennholz und Holzkohle, Telegraphen- und Eisenbahnzubehör aller Art, Waren für die Kriegführung zu Wasser und zu Lande, Reis und Lebensmittel klar genannt. Daraus sei es klar, daß das kontinentale Prinzip die Konterbande nicht unbedingt auf die absolute beschränke. Überdies sei es schon seit dem japanisch-chinesischen Krieg allen Mächten bekannt, daß Japan sich dem englischen Prinzip angeschlossen habe, und die Liste der Konterbandegüter sei durch Verordnung des Marineministeriums bekannt gemacht worden. Daher sei der Vorwurf, das Urteil erster Instanz entspreche nicht dem kontinentalen Prinzip, unbegründet.

Da der Reklamant die Verordnungen oder Verträge, die von den Mächten tatsächlich ausgeführt worden seien, als Völkerrecht anerkenne, so sei die Behauptung, die Verordnung unseres Marineministeriums habe keine Wirkung außerhalb des Ressorts desselben und sei daher keine Bestimmung des Völkerrechts, nicht anzuerkennen.

2. Der größte Teil der auf dem Dampfer „Bawtry" verladenen, zur Verhandlung stehenden Güter sei Kriegskonterbande. Der Bestimmungsort sei Wladiwostok, Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und die Hauptetappenbasis für seine Armee und Marine. Der Absender sei die Firma Jebsen & Co., welche auch Ladungseigentümer des „Veteran" [7]) gewesen sei, der die Blockade von Port Arthur gebrochen habe. Der Empfänger sei die mit der russischen Regierung als identisch zu betrachtende russisch-chinesische Bank. Danach stehe es außer Zweifel, daß die Güter nach Ankunft sofort zum Gebrauch für Armee und Marine zu liefern gewesen und daher Konterbande seien.

Der Reklamant tadele das Urteil erster Instanz dafür, daß unzutreffenderweise Nägel und Eisendraht als Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen angesehen worden seien. Es sei aber auf einen Blick offenbar, daß die hier in Frage stehenden Nägel nach ihrer Form und Stärke Material zum Bau von Kriegs- und anderen Schiffen seien. Der Eisendraht sei nicht als solches betrachtet worden.

Aus diesen Gründen sei das Urteil erster Instanz wohlbegründet und die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Da der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffes Wladiwostok ist, so ist es klar, daß die unter der Ladung befindlichen Waffen und Materialien für Bau und Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen Kriegskonterbande sind.

---

[7]) VI 24a und c.

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört. Daher müssen auch die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen Lebensmittel, Getränke und Pferdegeschirr als für den russischen Kriegsgebrauch bestimmt angesehen werden, und es ist außer Zweifel, daß sie nach den Bestimmungen und der Praxis des Völkerrechts Kriegskonterbande sind.

2. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin eingezogen werden kann. Der von dem Reklamanten geltendgemachte Vorkauf ist nur ausgeführt worden, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen findet er sich in Theorie und Praxis nur vereinzelt. Keinenfalls kann er jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden.

Unter den zur Verhandlung stehenden Gütern befinden sich freilich solche, die nicht zur Kriegskonterbande gehören, da sie aber Ladung des Eigentümers der Konterbande auf demselben Schiff sind, so erkennt das Völkerrecht an, daß sie mit dieser zusammen eingezogen werden können, und das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird.

Da aus den obigen Gründen das Urteil erster Instanz auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Güter durchaus zutreffend ist, so erübrigt es sich, auf die einzelnen Berufungspunkte noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der österreichische Staatsangehörige Hermann Kobritz, Shanghai, China, Quinsan Gardens Nr. 17.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 14.

In der Prisensache, betreffend Ladung des englischen Dampfers „Bawtry" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter werden sämtlich eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter, welche in Kiautschou in China auf dem Dampfer „Bawtry" verladen waren und am 14. Januar 1905 den genannten Hafen mit Bestimmung nach Wladiwostok verließen, wurden am 17. Januar, 1 Uhr 15 Minuten nachmittags auf offener See in 34° 58' nördlicher Breite und 130° 28' östlicher Länge zusammen mit dem genannten Dampfer, welcher unter dem Verdacht stand, Kriegskonterbande zu führen, von dem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff „Tokiwa" aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa", Kapitänleutnants Torizaki Yasuzo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Bawtry", Harry Ratcliff Shotton, und des Supercargo Otto Meier, das Schiffszertifikat des genannten Schiffes, das Deckjournal, den Chartervertrag, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Die meisten Stücke der zur Verhandlung stehenden Güter seien solche, welche nur in Friedenszeiten gebraucht würden und seien keine Kriegskonterbande. Wenn auch einige Güter vorhanden seien, welche indirekt für Kriegszwecke verwendbar seien, also sogenannte relative Kriegskonterbande, so diene doch keins von ihnen direkt für Kriegszwecke und keins sei demnach sogenannte absolute Kriegskonterbande. Nun hätten aber die Staaten des europäischen Kontinents bis heute das Prinzip anerkannt, daß nur Güter, welche wirkliche Kriegsgebrauchsartikel darstellten, als Kriegskonterbande gälten, und daß die sogenannten relativen Kriegskonterbandegüter nicht unter dieselbe zu rechnen seien. Dies Prinzip sei zur Durchführung gekommen in dem dänischen Kriege von 1864, dem deutsch-französischen Kriege von 1870 und dem russisch-türkischen Kriege von 1877, und es sei heute eine fest bestimmte Regel des Völkerrechts, von der nur das englische Prinzip abweiche. Auch die Völkerrechtskonferenz zu Venedig im Jahre 1896 habe in ihrem Artikel 1 das Gebiet der Kriegskonterbandegüter strikt auf die absolute Kriegskonterbande beschränkt und beschlossen, daß die relative Kriegskonterbande auszuschließen sei. Der Reklamant sei der Ansicht, daß diese Meinung von Gelehrten und Kongressen hinreichend gewichtig sei und beachtet werden müsse. In unserer Prisenordnung[1]) sei aller-

[1]) V.

dings im § 14 die relative Kriegskonterbande anerkannt, aber da die Verordnung nur eine für unsere Marineoffiziere erlassene Instruktion sei, so habe sie nicht die Kraft einer völkerrechtlichen Regel. Daher könnten auch die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen relativen Kriegskonterbandegüter nicht eingezogen werden.

2. Selbst wenn man zugebe, daß auch relative Kriegskonterbande eingezogen werden könne, so beschränke sich das doch lediglich auf solche Fälle, wo es ausreichend bewiesen sei, daß diese Güter für den Gebrauch von Heer oder Marine des Feindes bestimmt seien. Für die zur Verhandlung stehenden Güter sei aber auch nicht die geringste Spur eines solchen Beweises vorhanden, und lediglich aus der Tatsache, daß Wladiwostok feindliches Gebiet sei, eine derartige Vermutung abzuleiten und auf Grund dieser die Bestimmung der Güter für den Kriegsgebrauch als erwiesen zu erachten, sei ungerechtfertigt.

3. Da die Güter neutral seien, so unterlägen sie nicht der Wegnahme. Selbst aber angenommen, sie seien feindliche Güter, so müßten sie nach Artikel 3 der Pariser Deklaration, weil sie nicht Konterbande seien, freigelassen werden.

Aus diesen Gründen werde eine Entscheidung auf Freilassung der Güter beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen Lebensmittel, Getränke, Eisenbahnbaumaterialien, Schiffsbau- und Ausrüstungsgegenstände seien, weil sie nach Wladiwostok, dem Hauptstützpunkt der feindlichen Streitmacht, verschifft seien, und es nach Aussage des Kapitäns außer Zweifel stehe, daß der Empfänger der Ladung die russisch-chinesische Bank sei, für den Kriegsgebrauch des Feindes bestimmt und folglich Kriegskonterbande. Daher seien sie einzuziehen. Was ferner die unter der Ladung befindlichen Güter angehe, die nicht Kriegskonterbande seien, so müßten sie, weil dem Eigentümer der Kriegskonterbandegüter gehörig, mit diesen zusammen eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

In den von der Kaiserlichen Regierung erlassenen und veröffentlichten Verordnungen des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904[2]) und Nr. 1 vom Jahre 1905[3]) ist ganz klar bezeichnet, welche Güter während des japanisch-russischen Krieges als Kriegskonterbande behandelt werden sollen. Der Prozeßvertreter behauptet unter Anführung einiger kontinentaler europäischer Präcedenzen und Meinungen von Gelehrten, daß der Begriff der Kriegskonterbande sich lediglich auf direkt zum Kriegsgebrauch bestimmte Güter beschränke. Es ist aber nach englischen und amerikanischen Beispielen, sowie wissenschaftlichen Ansichten des europäischen Kontinents ebenso klar, daß diese die Eigen-

---

[2]) II. — [3]) III.

schaft von Gütern als Kriegskonterbande nicht unbedingt danach begrenzen, ob sie direkt zum Kriegsgebrauch dienen oder nicht. Da der Standpunkt darin, welche Güter unter die Kriegskonterbande fallen, dergestalt in den verschiedenen Staaten variiert, so kann der Behauptung des Prozeßvertreters nicht beigepflichtet werden.

Was die in dem beigefügten Verzeichnis aufgeführten Güter angeht, so sind dieselben von dem Verschiffer, nämlich dem Reklamanten, „an Order" nach Wladiwostok verschifft worden.

Unter diesen Gütern sind

Nr. 1, 13 bis 17, 24, 110, 113, 122, 127 bis 129, 134

Lebensmittel und Getränke, [4])

Nr. 2 bis 10

Eisenbahnbaumaterialien, [5])

Nr. 19, 22, 58, 95 bis 97, 245, 252, 253

Bau- und Ausrüstungsgegenstände für Kriegs- und andere Schiffe.

Da der Bestimmungshafen dieser Güter Wladiwostok, der einzige Kriegshafen Rußlands im fernen Osten ist und da nach Aussage des Kapitäns der Empfänger wahrscheinlich die russisch-chinesiche Bank ist, es demnach klar ist, daß dieselben für den Kriegsgebrauch des Feindes bestimmt gewesen sind, so müssen dieselben als Kriegskonterbande angesehen werden.

Was die übrigen Güter angeht, so sind sie zwar keine Kriegskonterbande, sie gehören aber alle dem Eigentümer der oben angeführten Kriegskonterbande. Daher sind die zur Verhandlung stehenden Güter, weil sie Kriegskonterbande sind, beziehungsweise demselben Eigentümer gehören, einzuziehen. [6])

Die übrigen Ausführungen des Vertreters der Reklamation bedürfen keiner Erörterung.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Juli 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

---

[4]) II. Ziffer 2. — [5]) II. Ziffer 1. — [6]) V. § 43.

Verzeichnis der auf dem Dampfer „Bawtry“ verschifften Güter.

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
1	Weizenmehl	7540 Sack	Hermann Kobritz, Shanghai	Order
2	Eisenbahnschienen . .	670 Stück	„	„
3	Fischplatten	1340 „	„	„
4	Zubehör	4 Kisten	„	„
5	Räder und Achsen . .	4 „	„	„
6	Achsenbüchsen . . .	2 „	„	„
7	Mulden	4 „	„	„
8	Untergestelle	4 „	„	„
9	Zungenweichen . . .	6 Stück	„	„
10	„ . . .	12 „	„	„
11	Streichhölzer	60 Kisten	„	„
12	„	90 „	„	„
13	Schwarzer Tee . . .	223 „	„	„
14	„ „ . . .	37 „	„	„
15	„ „ . . .	525 „	„	„
16	„ „ . . .	85 „	„	„
17	„ „ . . .	5 „	„	„
18	Schmirgelräder . . .	1 Kiste	„	„
19	Drahtseil	14 Rollen	„	„
20	Öl zum Einschmieren .	42 Kisten	„	„
21	Putzwolle	1 Ballen	„	„
22	Trossen	101 Rollen	„	„
23	Fensterscheiben . . .	116 Kisten	„	„
24	Reis	2900 Säcke	„	„
53	Seife	1 Kiste	„	„
54	„	1 „	„	„
55	„	295 Kisten	„	„
58	Eisenplatten	30 Stück	„	„
59	„	19 Bund	„	„
60	Schwarze Stahlplatten .	153 „	„	„
61	Galv. Zinnplatten . .	250 „	„	„
62	Galv. Eisenplatten . .	17 „	„	„
95	Drahtseil	110 „	„	„
96	Eisennägel	100 Faß	„	„
97	„	122 „	„	„
98	Säcke	23 Stück	„	„
99	Spiegel	2 Kisten	„	„
100	Farbe	160 Faß	„	„
101	Streichhölzer	309 Kisten	„	„
102	Zeichenfedern . . .	1 Kiste	„	„
103	Schreibmaschinen . .	3 Kisten	„	„
104	Buchbinderwaren . .	1 Kiste	„	„
105	Waschpulver	1 „	„	„
106	Löschpapier	1 „	„	„

Nr. der Bekanntmachung	Art der Güter	Zahl der Stücke	Absender	Empfänger
107	Ing. Papier	1 Kiste	Hermann Kobritz, Shanghai	Order
108	Putzpomade	1 „	„	„
109	Papier	1 „	„	„
110	Rum	5 Kisten	„	„
111	Zigarren	1 Kiste	„	„
112	Seife	50 Kisten	„	„
113	Weizenmehl	15 Sack	„	„
122	Kuba-Zucker	58 Kisten	„	„
123	Seife	12 „	„	„
124	„	5 „	„	„
125	„	9 „	„	„
126	„	6 „	„	„
127	Sardinen	2 „	„	„
128	„	5 „	„	„
129	Butter	3 „	„	„
134	Reis	50 Sack	„	„
238	Verz. Wellblech . . .	160 Bund	„	„
239	„ „ . . .	640 „	„	„
240	„ „ . . .	323 „	„	„
241	„ „ . . .	161 „	„	„
242	Glattes, verz. Eisenblech	200 „	„	„
243	Eisenblech	176 „	„	„
244	„	160 „	„	„
245	„	1369 Stück	„	„
246	Schwarzes Stahlblech .	345 Bund	„	„
247	„ „ .	537 „	„	„
248	„ „ .	266 „	„	„
249	Eisenblech	380 „	„	„
250	Schwarzes Stahlblech .	165 „	„	„
251	„ „ .	38 „	„	„
252	Eisenblech	100 Stück	„	„
253	„	35 „	„	„
254	Stahlblech	366 „	„	„
255	Schwarzes Stahlblech .	263 Bund	„	„
256	„ „ .	182 „	„	„
257	Eisernes Dachblech .	198 „	„	„

Reklamant: Der österreichische Staatsangehörige Hermann Kobritz in Shanghai, China, Quinsan Gardens Nr. 17.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 10. Juli 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend Ladung des englischen Dampfers „Bawtry", welcher am 17. Januar 1905 auf 34° 58' nördlicher Breite und 130° 28' östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der in dem dem Urteil beigefügten Verzeichnis aufgeführten Ladung des englischen Dampfers „Bawtry" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, Hermann Kobritz, durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Ishibashi Tomokichi, und deren Begründung sind folgende:

1. Die Staaten des europäischen Kontinents hätten bis heute das Prinzip verfolgt, daß nur Güter, welche wirklich Kriegsgebrauchsartikel darstellten, als Kriegskonterbande gölten, und daß die sogenannten relativen Kriegskonterbandegüter nicht unter dieselbe zu rechnen seien. Dies Prinzip sei zur Durchführung gekommen in dem dänischen Kriege von 1864, dem deutsch-französischen Kriege von 1870 und dem russisch-türkischen Kriege von 1877, und es sei heute eine fest bestimmte Regel des Völkerrechts, von der nur das englische Prinzip abweiche. Diesem englischen Prinzip stünden indes viele Ansichten gegenüber. So tadele zum Beispiel Perels, daß die Rechte der Kriegführung die Rechte des neutralen Handels unbillig beschränkten. Selbst der Vertreter des englischen Prinzips, Holland, sage, daß

> Lebensmittel und Schiffsbaumaterialien, wenn sie erwiesenermaßen an die Armee, Marine oder nach einer Festung des Feindes befördert würden, nicht unbedingt eingezogen werden dürften. Man müsse sich darauf beschränken, das Vorkaufsrecht auszuüben, und dem Feind die Möglichkeit zu nehmen, die Güter anzukaufen.

Diese Ansicht Hollands sei von dem gegenwärtigen Recht Englands anerkannt. Auch die Völkerrechtskonferenz zu Venedig im Jahre 1896 habe in ihrem Artikel 1 das Gebiet der Kriegskonterbandegüter strikt auf die absolute Konterbande beschränkt und beschlossen, daß die relative Konterbande auszuschließen sei. Reklamant meine, daß diese Ansichten und Beschlüsse von Gelehrten und Kongressen hinreichend gewichtig seien, um beachtet werden zu müssen.

Der größte Teil der Ladung sei Nichtkonterbande, welche außer zu friedlichen Zwecken keine Verwendung habe. Freilich befinde sich darunter auch einige sogenannte relative Kriegskonterbande, welche zu friedlichem und indirekt auch zu kriegerischem Gebrauch dienen könnte. Da sie aber keine absolute Konterbande sei, so müsse sie billigerweise aus den vorstehenden Gründen freigegeben werden.

Selbst wenn er sich einmal auf das englische Prinzip stelle, sei Reklamant der Ansicht, daß die japanische Regierung das Vorkaufsrecht ausüben, nicht aber unbedingte Einziehung verfügen dürfe.

Das Urteil erster Instanz besage, daß

> in den von der Kaiserlichen Regierung erlassenen und veröffentlichten Verordnungen des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1904 und Nr. 1 vom Jahre 1905 ganz klar bezeichnet sei, welche Güter während des japanisch-russischen Krieges als Kriegskonterbande behandelt werden sollten.

Diese Verordnungen seien von dem Marineministerium indes nur zur Beachtung für sein Ressort erlassen. Außerhalb dieses Ressorts hätten sie keine bindende Kraft und könnten daher nicht als völkerrechtliche Normen angesehen werden.

2. Selbst einmal das Gebiet der Konterbande in der Weise erweitert, wie es das Urteil erster Instanz tue, und angenommen, daß auch bedingte Konterbande als Kriegskonterbande gelte, so sei es doch selbstverständlich, daß sich die Einziehung auf solche Fälle beschränke, wo hinreichender Beweis für die Annahme vorliege, daß die Güter zum Gebrauch für die feindliche Armee oder Marine hätten geliefert werden sollen. Im vorliegenden Fall könne man jedoch nicht den geringsten Beweis finden, daß die Güter für den feindlichen Kriegsgebrauch bestimmt gewesen seien.

Das Gericht erster Instanz behaupte freilich, daß die Nägel, der Eisendraht usw. zum Material zum Bau und zur Ausrüstung von feindlichen Kriegsschiffen [7]) bestimmt gewesen seien. Die Annahme finde jedoch in den Akten des Falls keinerlei Unterstützung, vielmehr sei es daraus klar, daß sie für Schiffe, Häuser, Werkstätten und Krankenhäuser bestimmt gewesen seien.

Auch sei es unzutreffend, lediglich daraus, daß Wladiwostok Feindesland sei, zu schließen, daß die zur Verhandlung stehenden Güter, welche Handelszwecken dienten, zum Kriegsgebrauch hätten geliefert werden sollen.

---

[7]) Das Urteil erster Instanz gebraucht hier den im § 14 der Seeprisenordnung (V) erscheinenden Ausdruck, welcher nicht nur Kriegsschiffe bezeichnet, sondern „Kriegsschiffe und Schiffe", also Schiffe schlechthin bedeutet. Der Rechtsanwalt hat diesen Ausdruck so verstanden, als ob er nur Kriegsschiffe umfasse.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe aller dem Reklamanten gehörigen, auf dem Dampfer „Bawtry“ verschifften Güter beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Es sei das Vorrecht der Regierungsgewalt, zu bestimmen, was im Kriege, gleichgültig ob absolut oder relativ, als Konterbande gelten solle. Das Völkerrecht halte es für richtig, bei Beginn des Kriegs im allgemeinen die für den Krieg zu treffenden Regeln zu veröffentlichen und die Kriegskonterbandegüter festzustellen. Auch auf dem europäischen Kontinent mangele es nicht an solchen Beispielen.

In den am 28. Februar vorigen Jahres von der russischen Regierung veröffentlichten, für den Krieg mit Japan zu befolgenden Regeln seien in der Aufstellung der als Konterbande zu betrachtenden Gegenstände Brennholz und Holzkohle, Telephon-, Telegraphen- und Eisenbahnzubehör aller Art, Reis und Lebensmittel klar genannt. Demnach beschränke das kontinentale Prinzip die Konterbande nicht unbedingt auf die absolute. Was insbesondere den Punkt angehe, daß die Regierungsgewalt das Vorrecht habe, das Gebiet der Kriegskonterbande zu begrenzen, so könne die Argumentation des Reklamanten, daß die diesbezügliche Verordnung unseres Marineministeriums außerhalb dieses Ressorts keinerlei Wirkung habe, völkerrechtlich keine Anerkennung finden.

2. Der größte Teil der auf dem Dampfer „Bawtry“ verladenen, zur Verhandlung stehenden Güter sei Kriegskonterbande. Der Bestimmungsort sei Wladiwostok, Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und sein Hauptflottenstützpunkt. Des Anscheins wegen sei der Empfänger auf Order gestellt. Es ergebe sich aber aus der Aussage des Kapitäns, daß tatsächlich die einer russischen Behörde gleichzustellende russisch-chinesische Bank der Empfänger sei. Danach liege es auf der Hand, daß die ganze Ladung für den feindlichen Kriegsgebrauch hätte geliefert werden sollen und demnach selbstverständlich Kriegskonterbande sei.

Der Reklamant tadele das Urteil erster Instanz dafür, daß es unzutreffenderweise Nägel und Eisendraht als Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegsschiffen angesehen habe. Es sei aber auf einen Blick offenbar, daß die hier in Frage stehenden Nägel Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen seien. Der Eisendraht sei nicht als solches erachtet worden.

Demnach sei die Berufung unbegründet und abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Da der Bestimmungsort der zur Verhandlung stehenden Güter Wladiwostok ist, so ist es klar, daß die Materialien für Bau und Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen Kriegskonterbande sind.

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Kriege mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört. Daher müssen auch die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen Lebensmittel, Getränke und Eisenbahnbaumaterialien als für den russischen Kriegsgebrauch bestimmt angesehen werden, und es ist außer Zweifel, daß sie nach den Bestimmungen und der Praxis des Völkerrechts Kriegskonterbande sind.

Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin eingezogen werden kann. Der von dem Reklamanten geltend gemachte Vorkauf ist nur ausgeführt worden, wo besondere vertragliche Abmachungen vorlagen. Im übrigen findet er sich in Theorie und Praxis nur vereinzelt. Keinenfalls kann er jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden.

Unter den zur Verhandlung stehenden Gütern befinden sich freilich solche, die nicht zur Kriegskonterbande gehören, da sie aber Ladung des Eigentümers der Konterbande auf demselben Schiff sind, so erkennt das Völkerrecht an, daß sie mit dieser zusammen eingezogen werden können, und das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird.

Da aus den obigen Gründen das Urteil erster Instanz auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Güter durchaus zutreffend ist, so erübrigt es sich, auf die einzelnen Berufungspunkte noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die deutsche Firma Karl Boetticher & Co. in Kiautschou, China, vertreten durch Harry Ratcliff Shotton, Kapitän des Dampfers „Bawtry“, wohnhaft in South Shields, Iorante Terrace Nr. 13, England.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache betreffend Ladungsstücke des Dampfers „Bawtry“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Bawtry“ verladenen vier Kisten Ausschnittwaren werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden vier Kisten Ausschnittwaren sind in Kiautschou, China, zusammen mit einer großen Anzahl von Kriegskonterbandegütern, die anderen Absendern und Empfängern gehören, auf dem englischen Dampfer „Bawtry“ verschifft worden. Am 14. Januar 1905 gingen sie mit der Bestimmung, nach Wladiwostok befördert zu werden, von Kiautschou ab und wurden am 17. desselben Monats auf offener See in 34° 58′ n. Br. und 130° 28′ ö. L. zusammen mit dem erwähnten Dampfer von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Tokiwa“, Kapitänleutnants Torizaki Yosuzo, das Vernehmungsprotokoll des Kapitäns der „Bawtry“, Harry Ratcliff Shotton, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Schiffsjournal, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant sei der Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Güter. Diese Güter seien keine Kriegskonterbande. Wenn auch an Bord der „Bawtry“ Konterbandegüter sein sollten, so stehe doch keins von diesen im Eigentum des Reklamanten, so daß also die zur Verhandlung stehenden Güter nicht im Eigentum eines Konterbandeeigentümers stünden und daher nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 nicht beschlagnahmt werden könnten. Sie müßten daher freigegeben werden.

Die Ansicht des Staatsanwalts geht im wesentlichen dahin, daß die zur Verhandlung stehenden Güter freilich keine Konterbande seien, daß aber angenommen werden müsse, daß sie im Eigentum eines Eigentümers der auf dem Schiff vorhandenen Konterbande stünden. Daher müßten sie eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind keine Konterbande,[1]

[1] Zur fraglichen Zeit waren Kleidungsstücke und deren Materialien noch keine Konterbande. Sie wurden erst für solche erklärt durch die Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 vom Jahre 1905 (III).

auch ist ihr Eigentümer von den Absendern und den Empfängern der auf der „Bawtry“ verladenen Konterbandegüter durchaus verschieden. Es liegt kein Grund dafür vor, denselben Eigentümer anzunehmen. Sie sind lediglich gewöhnliche Güter, die auf einem neutralen Schiff nach feindlichem Gebiet befördert werden sollten und müssen daher billigerweise freigegeben werden.

Es wird demnach wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Juli 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: William Robert Rea, Reeder des Dampfers „Oakley“, wohnhaft in Belfast, Provinz Antrim in Irland, England, Donegal, Quay Nr. 19, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Oakley“, William Wisnow, wohnhaft in Maryport, Northstreet Nr. 20, England.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „Oakley“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Oakley“ wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Oakley“ steht im Eigentum des Reklamanten Robert Rea, er führt die englische Flagge, sein Heimatshafen ist Belfast in Irland, England, und er ist ein Handelsschiff, das ausschließlich zum Gütertransport dient. Der Reklamant hat am 1. November 1904 mit dem Vertreter des in England wohnhaften russischen Staatsangehörigen E. A. Grabowski, der Aktiengesellschaft Pyman Watson, einen Chartervertrag abgeschlossen, laut welchem der Dampfer Kohle von Cardiff nach Hongkong, Shanghai oder Kiautschou befördern sollte. Der Dampfer nahm in Cardiff 5893 Tons Kohlen ein. Mit einem Konnossement wurde er nicht versehen. Dem Kapitän wurde brieflich mitgeteilt, daß die Agentur der Befrachter in Kiautschou die Firma Sietas, Plambeck und Co. sei. Daneben wurde dem Kapitän Order gegeben, nach Wladiwostok zu fahren. Am 17. November d. J.

verließ der Dampfer Cardiff unter der Vorgabe, nach Kiautschou zu gehen, fuhr aber über Singapore und Hongkong direkt nach Wladiwostok. Auf dieser Reise wurde er am 18. Januar 1905, 4 Uhr nachmittags, auf der See in 34° 22′ n. Br. und 129° 55′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa“, Kapitänleutnants Fukuzaki Setsuye, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Oakley“, William Wisnom, und des Kochs Kurikawa Yosuke, das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal, den Chartervertrag und die Ausklarierungspapiere der Hafenbehörden von Cardiff und Singapore.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Da der Reklamant und Reeder das zur Verhandlung stehende Schiff auf Grund eines Chartervertrages vermietet habe, so habe er weder Anteil daran gehabt, noch habe er darum gewußt, daß das Schiff nach Wladiwostok, welches im Chartervertrag nicht verzeichnet sei, gereist wäre. Das zur Verhandlung stehende Schiff könne daher, wenn auch seine Ladung Konterbande sei, da der Reklamant nicht der Eigentümer dieser Ladung sei, nicht das Schicksal derselben teilen und der Einziehung verfallen. Wenn ferner auch das Schiff schon zur Zeit seiner Abfahrt von Cardiff mit der Absicht, es nach Wladiwostok fahren zu lassen, gechartert worden sei, so sei das lediglich ein Plan des Charterers oder des Absenders gewesen, an dem der Reeder in keiner Weise beteiligt gewesen sei. Auch die Unterlassung der Eintragung Wladiwostoks als eines der Bestimmungsorte sei lediglich eine Handlung des Charterers oder Befrachters, zu der der Reeder in keiner Beziehung stehe.

Im übrigen sei die Unterlassung der Eintragung Wladiwostoks als Bestimmungshafens in die Schiffspapiere nicht geschehen, um dadurch der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Da das Schiff lediglich sich in Singapore eine Ausklarierung nach Kiautschou anstatt nach Wladiwostok habe geben lassen, so sei die Tatsache, daß in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort eingetragen sei, einfach als eine Unvollständigkeit derselben anzusehen. Man könne aber daraus nicht schließen, daß das Schiff für den Kohlentransport betrügerische Mittel habe anwenden wollen; das auch um so weniger, als die Ladung nicht als absolute Konterbande gelten könne. Daher unterliege das Schiff nicht der Strafe der Einziehung.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da es erwiesen sei, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, sich mit gefälschten Schiffspapieren versehen und daß es unter Angabe eines falschen Bestimmungshafens Konterbande nach Wladiwostok habe be-

fördern wollen, so müsse es mit seiner Ladung eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

In gewöhnlichen Fällen beschränkt sich die Strafe für Konterbandetransport auf die Einziehung der Konterbandeartikel. Wenn aber gefälschte Schiffspapiere verwandt werden und ein falscher Bestimmungsort angegeben wird, so ist es die Regel, auch das Schiff einzuziehen. Das ist im modernen Völkerrecht von Wissenschaft und Praxis allgemein anerkannt.

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Oakley“ hat Cardiffkohle, wie sie ausschließlich für Kriegsschiffe verwandt wird, geladen, um sie nach dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands, Wladiwostok, zu befördern. Darüber, daß es sich um einen Transport von Konterbande handelt, besteht daher nicht der geringste Raum für Zweifel.[1]) Obwohl es schon von der Zeit der Abreise von Cardiff an bestimmt war, daß Wladiwostok das Ziel der Reise sein sollte, hat der Dampfer stets vorgegeben, nach Kiautschou zu fahren. Er ist nicht mit einem Konnossement versehen worden. Der Chartervertrag gibt vor, die Ladung solle in Hongkong, Shanghai oder Kiautschou verkauft werden. In Cardiff, Singapore usw. hat der Dampfer sich unter Vorgabe, er gehe nach Kiautschou, Ausklarierungspapiere verschafft und ist dann von Hongkong direkt nach Wladiwostok gefahren. Alles dieses sind Handlungen, welche getan wurden, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Der Dampfer hat demnach dazu gedient, unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande zu befördern. Es ist daher recht und billig, daß er wie seine Ladung eingezogen wird,[2]) und da betrügerische Handlungen vorliegen, so kann er der Strafe der Einziehung nicht entgehen, gleichviel ob diese Handlungen aus dem Willen des Reeders oder des Charterers hervorgegangen sind oder nicht.

Weil daher alle Ausführungen des Vertreters der Reklamation unbegründet sind, wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 12. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: William Robert Rea, englischer Staatsangehöriger, England, Irland, County Antrim, Belfast, Donegal Quay Nr. 19.

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 44.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 12. April 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „Oakley“, welcher am 18. Januar 1905 auf 34° 22′ n. Br. und 129° 55′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Oakley“ erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant William Robert Rea durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation Akiyama Genzo und deren Begründung sind folgende:

1. Der einzige Grund, aus dem die Einziehung verfügt sei, sei der, daß unter Verwendung gefälschter Schiffspapiere und Angabe eines falschen Bestimmungsorts Konterbande befördert worden sei. Da aber die Konterbande nicht im Eigentum des Reeders stehe, so müsse sich die Einziehung auf die Ladung beschränken. Das Schiff dagegen könne nicht konfisziert werden. Denn, um das Schiff zu konfiszieren, sei es unbedingt nötig, daß neben der Annahme der Anwendung betrügerischer Mittel bei der Verschiffung der Konterbande auch feststehe, daß der Reeder an diesem betrügerischen Verfahren beteiligt, d. h. im Einverständnis sei. Wenn man daher, ohne daß diese Beteiligung bei dem in Frage kommenden Reeder vorliege, einfach den zivilrechtlichen Standpunkt einnehme, daß der Reeder Unkenntnis gegenüber den Handlungen des Kapitäns nicht vorschützen könne, und daraufhin ohne weiteres die Einziehung verfüge, so sei das unrechtmäßig.

2. Der zur Einziehung des Schiffes erforderliche Tatbestand betrügerischer Maßnahmen könne damit, daß lediglich in den Schiffspapieren der Bestimmungsort nicht angegeben sei, nicht als vorliegend erachtet werden. Es sei nötig, daß die Papiere gefälscht seien in der bösen Absicht, die visitierende und durchsuchende kriegführende Marine zu täuschen und dadurch der Aufbringung zu entgehen; auch müßten die Mittel zu der Täuschung tauglich sein.

Da aber keine tatsächliche Spur dafür vorliege, daß die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffs in solcher Absicht ausgestellt worden seien, und es durchaus klar sei, daß die Papiere nicht geeignet seien, um damit der Beschlagnahme zu entgehen, so sei die Einziehung des Schiffes unrechtmäßig.

3. Der Reeder habe das Schiff zum Kohlentransport an den Ladungseigentümer vermietet und einen Chartervertrag abgeschlossen, in welchem Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungshäfen vereinbart worden seien. Daher habe der Reeder an der Bestimmung des

Schiffes nach einem anderen Hafen keinen Anteil gehabt. Wenn man mit dem englischen Recht annehme, daß der Chartervertrag von der Art einer Sachmiete sei, so stehe für die Zeit das Recht des Besitzes und die Verfügungsgewalt dem Charterer zu. Selbst wenn man den Fall nicht so auslege, sondern einen gewöhnlichen Frachtvertrag annehme, so entspreche doch dem Willen des Reeders die in dem Vertrag bezeichnete Reise und, wenn der Kapitän den Willen des Charterers ausgeführt habe, so könne man nicht sagen, daß der Reeder als Mittäter an dem Konterbandetransport gehandelt habe. Dies um so weniger, als mangels Beweises der Mittäterschaft die Verantwortung für eine das Völkerrecht verletzende Handlung, wie den Konterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel, dem Reeder nicht auferlegt werden könne, weil eine solche Handlung außerhalb der Vertretungsbefugnisse des Kapitäns als Vertreters des Reeders liege.

4. Der Charterer habe bei der Abreise des Schiffes dem Kapitän für den Fall, daß er bei der Ankunft in Hongkong keine andere Order erhalte, Befehl gegeben, mit einem beliebigen Kurs nach Wladiwostok weiter zu fahren. Danach zu urteilen, sei damals Wladiwostok noch nicht fest als Bestimmungsort abgemacht gewesen. Dies sei erst fest bestimmt worden, als der Dampfer bei der Ankunft in Kiautschou keine andere Order erhalten habe. Daher könne darin, daß in dem im Ausfahrtshafen ausgestellten Konnossement und Ausklarierungsschein Kiautschou als Bestimmungsort bezeichnet sei, ein Grund für Verdacht nicht liegen, und man könne daraus nicht schließen, daß die Papiere auf einen gefälschten Bestimmungsort ausgestellt worden seien in der bösen Absicht, dadurch der Aufbringung durch die kriegführende Macht zu entgehen.

Wenn der Dampfer sich in Singapore und Hongkong Ausklarierung für Kiautschou beschafft habe, so sei das lediglich in der Befürchtung geschehen, daß zur Zeit die englischen Behörden die Reise nach Wladiwostok verweigern würden. Wenn er genötigt gewesen wäre, um Ausklarierung nach Wladiwostok zu bitten, so hätte er bei der Abreise Schwierigkeiten erfahren, welche er gescheut habe. So habe er lediglich, um seine Abfahrt zu erleichtern, den Behörden gegenüber eine falsche Meldung gemacht, die, wie von selber klar sei, nicht den Zweck gehabt habe, dadurch der Aufbringung durch die japanischen Kriegsschiffe zu entgehen.

Die Ausklarierungsbescheinigung sei eigentlich kein wichtiges Schiffspapier. Daß die verschiedenen Staaten ihr kein Gewicht beilegten, könne man auch daraus entnehmen, daß sie sich unter den in den Artikeln 177 bis 194 der englischen Prisenordnung aufgeführten Schiffspapieren der einzelnen Staaten Europas und Amerikas nicht finde. Wenn daher auch in den fraglichen Ausklarierungsbescheinigungen nicht

der richtige Bestimmungsort angegeben sei, so könne man doch nicht sagen, daß es den Prinzipien des modernen Völkerrechts entspreche, wenn man daraufhin dem Schiffe die schwerste Strafe der Einziehung auferlege.

5. Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei keine Kriegskonterbande, denn, wenn sie auch nach Wladiwostok bestimmt sei, so vereinige dieser Platz doch in sich die Eigenschaften eines Kriegshafens und eines Handelshafens und es sei, wie das Beispiel des „Neptunus“-Falls im englisch-holländischen Krieg lehre, billig, in diesem Falle anzunehmen, daß die Ladung nach dem Handelshafen Wladiwostok eingeführt werden solle.

Ferner behaupte das Urteil erster Instanz, daß

> in Wladiwostok gewöhnliche Schiffe zurzeit fast gar nicht vorhanden seien und daß der Schluß gerechtfertigt sei, daß die auf dem zur Verhandlung stehenden Dampfer verschiffte Cardiffkohle, welche von der Art sei, wie sie hauptsächlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme, wenn sie nach Wladiwostok gelangt wäre, für den Gebrauch der Marine geliefert worden wäre.

Diese Entscheidung sei unzutreffend, weil sie sich auf keinem richtigen Beweis gründe.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Abgabe einer Entscheidung auf Freilassung des zur Verhandlung stehenden Dampfers beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts Mizukami Chojiro vom Prisengericht zu Sasebo sind folgende:

1. Da der Reeder der Mietsherr des Kapitäns sei, so sei er mit Bezug auf die von dem Kapitän in Ausübung seiner Pflicht begangenen Handlungen, gleichgültig ob er darum wisse und daran beteiligt sei oder nicht, verantwortlich. Daher könne er nicht mit der Begründung, er habe keine Beziehung zu der Ausstellung der gefälschten Papiere durch den Kapitän, seine Verantwortlichkeit ablehnen.

2. Da die Frage, ob die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Kohle Konterbande sei oder nicht, sich nach den Verhältnissen des Bestimmungsorts entscheide, so müßten unstreitbar die Schiffspapiere als gefälscht gelten, weil in ihnen kein oder ein falscher Bestimmungsort angegeben, sei, gleichviel aus welchem Grunde dies geschehen sei. Denn dadurch könnten die im Kriege befindlichen Kriegsschiffe bei der Visitierung und Durchsuchung getäuscht werden. Zumal habe auch der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes schon beim Verlassen von Barry die Absicht gehabt, nach Wladiwostok zu fahren. Wenn trotzdem in die Schiffspapiere ein falscher Bestimmungsort eingetragen sei,

so müsse man vermuten, daß dies geschehen sei, um der Gefahr der Aufbringung während der Reise zu entgehen.

3. Da es nach dem Wortlaut des Chartervertrages klar sei, daß er seiner Natur nach kein Mietsvertrag über das Schiff, sondern ein Transportvertrag sei, so müsse man annehmen, daß das Recht des Besitzes und der Verfügung über das Schiff nicht auf den Charterer übergegangen sei, sondern nach wie vor dem Reklamanten zustehe.

Da der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes schon bei der Abreise von Barry den Willen gehabt habe, nach Wladiwostok zu fahren, und versucht habe, dort hinzukommen, so könne der Reklamant als Mietsherr des Kapitäns der Verantwortung hierfür nicht entgehen.

Da, wie oben dargetan, das Urteil erster Instanz zutreffend und die Berufung in allen Punkten unbegründet sei, so müsse dieselbe abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Kriege mit Japan hat Rußland dasselbe zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden ist, so daß es ganz unzweifelhaft ist, daß sie für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“ auch in diesem Falle angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande

ist, eingezogen werden können.[3]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist und, obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von England Wladiwostok das Reiseziel war, der Chartervertrag und die anderen Schiffspapiere einen falschen Bestimmungsort angegeben und das Schiff danach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.[4])

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffes unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson A. G., England, Wales, Cardiff, Absender der auf dem Dampfer „Oakley" verschifften Kohlen, vertreten durch den Kapitän der „Oakley", William Wisnom, wohnhaft in England, Maryport North Street Nr. 20.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Oakley" wird, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Oakley" verschifften 5893 Tons Steinkohlen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 5893 Tons Cardiffkohle sind auf Grund des am 1. November 1904 von dem Reklamanten als Vertreter des in England wohnhaften russischen Staatsangehörigen E. A. Grabowski mit dem Reeder des Dampfers „Oakley", Robert Rea, ab-

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und das ihr zu Grunde liegende englische Manual of Neval Prize Law, Art. 82—85.

[4]) V. § 44.

geschlossenen Chartervertrags in Cardiff geladen worden, um sie nach Wladiwostok zu befördern. Ein Konnossement wurde dem Dampfer nicht mitgegeben. Als Bestimmungsort wurde Kiautschou angegeben. Der Kapitän erhielt dagegen Order, nach Wladiwostok zu gehen. Am 17. November 1904 fuhr der Dampfer von Cardiff über Singapore und Hongkong direkt nach Wladiwostok. Auf dieser Reise wurden die zur Verhandlung stehenden Güter am 18. Januar 1905 nachmittags 4 Uhr auf der See in 34° 22′ n. Br. und 129° 55′ ö. L. zusammen mit dem genannnten Dampfer von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa“ beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tokiwa“, Kapitänleutnants Fukuzaki Setsuye, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Oakley“, William Wisnom, und des Kochs Kurikawa Yusuke, das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal, den Chartervertrag und die Ausklarierungspapiere der Hafenbehörden von Cardiff und Singapore.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Die von dem Reklamanten, einem neutralen Staatsangehörigen, unternommene Beförderung von Steinkohle nach Wladiwostok, einem Hafen einer kriegführenden Macht, sei eine offene Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und nicht vom Völkerrecht untersagt werde. Auch die japanische Prisenordnung betrachte Kohle nicht als absolute Konterbande. Kohle gelte als Konterbande nur, wenn sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine oder nach einem feindlichen Ort bestimmt sei, nach dessen Verhältnissen angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würde. In dem vorliegenden Fall, wo die Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, welcher die Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens in sich vereinige, sei es billig anzunehmen, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok bestimmt und nicht für Kriegszwecke zu liefern sei.

Auch wenn man einmal annehme, daß das Eigentum an den Gütern, welche während der Reise beschlagnahmt worden seien, auf den Empfänger im Feindesland übergegangen, die Güter daher feindlichen Charakters seien, so könnten sie doch, weil sie unter neutraler Flagge stünden, nicht weggenommen werden.

Aus diesen Gründen sei eine Einziehung der zur Verhandlung stehenden Güter nicht zulässig.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Steinkohle sei nach dem Hauptstützpunkt der russischen Marine, Wladiwostok bestimmt gewesen, und es

stehe außer Zweifel, daß sie für den Krieg habe verwandt werden sollen. Daher müsse sie eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Lebensmittel, Kohle und dergleichen nach einem von feindlichen Truppen innegehabten Hafen abgeschickt sind, so können sie, je nach den Verhältnissen, als für den Gebrauch dieser Truppen bestimmt angesehen werden. Da Wladiwostok der einzige Kriegshafen Rußlands im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt seiner Flotte ist, wo gegenwärtig gewöhnliche Schiffe fast gar nicht vorhanden sind, so ist es gerechtfertigt, anzunehmen, daß die zur Verhandlung stehende Cardiffkohle, welche von der Art ist, wie sie ausschließlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung kommt, wenn sie nach Wladiwostok gelangt wäre, sicher für den Bedarf der Marine geliefert worden wäre. Es steht daher außer Zweifel, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist. [1])

Da dies somit feststeht, so erübrigt es sich, auf die weiteren Ausführungen des Vertreters der Reklamation einzeln einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden. [2])

Verkündet am 12. April 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman, Watson A. G., England, Wales, Cardiff, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Oakley", William Wisnom, wohnhaft in England, Maryport, North Street Nr. 20.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 12. April 1904 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Oakley", welcher am 18. Januar 1905 auf 34° 22′ n. Br. und 129° 55′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tokiwa" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der auf dem Dampfer „Oakley", verladenen 5893 Tons Steinkohlen erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat William Wisnom als Vertreter des Reklamanten, der Pyman Watson A. G., durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil erster Instanz, welches auf Einziehung der auf dem Dampfer „Oakley“ verladenen 5893 Tons Steinkohlen entschieden habe, sei unzutreffend. Es werde Aufhebung desselben und Abgabe einer Entscheidung auf Freigabe der genannten Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Kohle Konterbande sei. In der japanischen Seeprisenordnung[3]) sei aber als Prinzip anerkannt, daß sie nur als Konterbande gelte, wenn sie erwiesenermaßen zum Kriegsgebrauch des Feindes habe geliefert werden sollen. Aber wenn man selbst annehme, daß dies Prinzip mit den Grundsätzen des Völkerrechts übereinstimme, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung, Wladiwostok, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Da an diesem Platz alle Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen dort Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Kohle, welche nicht absolute Konterbande sei, dorthin befördert werde, nicht ohne weiteres schließen, daß sie für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt sei. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“ im Kriege zwischen England und Holland vom Jahre 1798 sei es billig, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen werde.

2. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß

> in Wladiwostok zurzeit gewöhnliche Schiffe fast gar nicht vorhanden seien und daß der Schluß gerechtfertigt sei, daß die zur Verhandlung stehende Cardiffkohle, welche von der Art sei, wie sie hauptsächlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme, wenn sie nach Wladiwostok gelangt wäre, für den Gebrauch der Marine geliefert worden wäre, usw.

Was für Beweise habe man dafür, daß in Wladiwostok zurzeit gewöhnliche Schiffe fast gar nicht vorhanden seien? Das Gericht habe sich nicht an die für die Beweisaufnahme geltenden Normen gehalten, sondern nach freier Überzeugung geurteilt. Es sei aber ein völkerrechtlicher Grundsatz für das Prisenverfahren, daß man als Material für die Entscheidung nur die Papiere des aufgebrachten Schiffes und die Aussagen der Besatzung benutzen solle. Es sei daher unfraglich, daß das Urteil unzutreffend sei, weil es gegen diese völkerrechtliche Grundregel verstoßen habe.

[3]) V. § 14.

3. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen in etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen. Nach dem kontinentalen Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber unter der Bedingung der Vergütung das Beschlagnahmerecht und außerdem das Vorkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den erwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Kohle, die sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken diene, wenn sie nach einem Platz, der Handels- und Kriegshafen sei, bestimmt wäre, bedingungslos einziehe. Besonders, weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen würde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro, sind folgende:

1. Cardiffkohle, wie die zur Verhandlung stehende, werde in der gegenwärtigen Zeit hauptsächlich auf Kriegsschiffen gebraucht. Die Ladung sei nach Wladiwostok bestimmt, welches als Handelshafen seit dem japanisch-russischen Kriege nur dem Namen nach existiere, tatsächlich aber ein wirklicher Kriegshafen und der Hauptstützpunkt für die russische Kriegsflotte sei. Es sei bekannt, daß diese Flotte bezüglich der von ihr benötigten Kohle fast gänzlich auf Import von Cardiff angewiesen sei. Daher sei es klar, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Kohlen, welche nach Wladiwostok bestimmt gewesen sei, unmittelbar für den Kriegsgebrauch des Feindes habe geliefert werden sollen und daher unzweifelhaft Kriegskonterbande sei.

Da man den holländischen Hafen Amsterdam, welcher weder dem Namen noch den tatsächlichen Verhältnissen nach zugleich die Eigenschaften eines Kriegshafens und eines Handelshafens habe, nicht auf gleiche Stufe mit Wladiwostok stellen könne, so könne die Präcedenzentscheidung des „Neptunus"-Falls nicht für den vorliegenden Fall angezogen werden.

2. Da besondere Regeln für die Beweisaufnahme, an welche das Prisengericht gebunden wäre, nicht existierten, so könne das Gericht unter Zugrundelegung der Schiffspapiere, der Aussagen der Besatzung

und jedes anderen Umstandes nach freier Überzeugung den Tatbestand feststellen. Daher lasse sich nicht sagen, daß es unrechtmäßig sei, bei Feststellung des Tatbestandes über die Schiffspapiere und die Aussagen der Besatzung hinauszugehen; besonders auch, da die von dem Urteil erster Instanz angenommenen Tatsachen allgemein bekannt seien.

3. Daß Kohle, welche für feindliches Gebiet bestimmt sei, wenn anzunehmen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle, als Konterbande angesehen und eingezogen werden müsse, sei nicht nur von der Völkerrechtspraxis anerkannt, sondern auch in der japanischen Seeprisenordnung klar ausgesprochen. Es sei daher zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz, weil es diese Tatsache angenommen habe, auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Kohle erkenne. Auch sei es als zutreffend zu bezeichnen, wenn das Prisengericht den Ausführungen des Reklamanten bezüglich Einziehung unter Leistung einer Vergütung, bezüglich bedingter Beschlagnahme und Verkaufs nicht gefolgt sei, denn diese seien nur vereinzelte Staatenpraxis bzw. Gelehrtenansichten, könnten aber nicht als Bestimmungen oder Praxis des geltenden Völkerrechts anerkannt werden.

Da demnach, wie ausgeführt, das Urteil erster Instanz zutreffend sei und die Berufungspunkte sämtlich unbegründet seien, so müsse die Berufung abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Kriege mit Japan hat Rußland denselben zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch der Kriegsschiffe zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“ auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist

daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Daher ist Punkt 1 der Berufung unbegründet.

2. Da ein Prisengericht bei der Feststellung des Tatbestandes die Schiffspapiere, die Aussagen des Kapitäns und der Besatzung und alle anderen Tatsachen und Umstände berücksichtigen und nach freier Überzeugung urteilen kann, so ist der zweite Berufungspunkt, in welchem das Urteil erster Instanz für unzutreffend erklärt wird, weil es Tatsachen, die außerhalb der Schiffspapiere und der Aussagen der Besatzung liegen, als Material für die Entscheidung verwandt habe, unbegründet.

3. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden.

Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesen Ansichten des Reklamanten nicht Folge leistete. Demnach ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Societa Anonima Ungherese di Armamento Maritimo Oriente in Fiume, Österreich-Ungarn, vertreten durch die Geschäftsführer Luigi Cosulich und E. Cunradi.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Kyobashiku, Unemacho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den österreichischen Dampfer „Burma“ wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des österreichisch-ungarischen Dampfers „Burma“ erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist Fiume in Österreich-Ungarn und er ist ein Handelsschiff, welches die österreichisch-ungarische Flagge führt.

Der Dampfer lud auf Grund eines am 11. November 1904 von dem Reklamanten mit der Firma Mann, George & Co. in London abgeschlossenen Chartervertrags mit der Bestimmung, sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern, in Cardiff, England, etwa 4000 Tons doppelt gesiebte Cardiffkohle. In dem Chartervertrag und dem Konnossement wurden Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsorte genannt. Nach dem Konnossement sollte sich der Empfänger nach Order richten. Am 19. November desselben Jahres fuhr der Dampfer von Cardiff ab und traf am 9. Januar des folgenden Jahres in Hongkong ein. Dort erhielt er auf Grund seiner Angaben Ausklarierung für Kiautschou, nahm aber bei Abreise von dort absichtlich einen Umweg und versuchte durch die Kunishiri-Straße beim Hokkaido den Soyakanal zu passieren. Er geriet jedoch in Treibeis, fuhr nach Süden und wurde, als er mit einem südlichen Kurs fuhr, der ihn durch die Tsugaru-Straße nach Wladiwostok bringen mußte, am 25. Januar 1905 nach 9 Uhr abends bei dem Shiokubi-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten des Torpedobootes Nr. 30, Kapitänleutnants Akiyoshi Shoichi, durch die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Burma", M. Valentin, und des 1. Offiziers Giuseppe Pekulich, durch das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Konnossement, das Tagebuch und die Ausklarierungspapiere von Hongkong.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe am 11. November 1904 in London mit den Vertretern des in Glasgow, St. Vincent Street Nr. 127 wohnhaften Kaufmanns E. A. Grabowski, der Firma Mann, George & Co. in London einen Chartervertrag abgeschlossen, nach dem das zur Verhandlung stehende Schiff zum Transport von Kohle von Cardiff in England nach Hongkong, Shanghai oder Kiautschou zur Verfügung zu stellen gewesen sei. Wenn das Schiff nach einem anderen als den in dem Chartervertrag benannten Bestimmungshäfen gereist sei, so sei das auf Maßnahmen des Charterers oder Absenders hin geschehen. Der Reeder habe sich daran nicht beteiligt und auch nicht darum gewußt. Da die Güter nicht im Eigentum des Reklamanten stünden, so könne das Schiff, wenn auch seine Ladung Konterbande sei, nicht mit dieser zusammen eingezogen werden.

Wenn in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als einer der Bestimmungsorte angeführt sei, so könnten freilich die Papiere dem Vorwurf der Unvollständigkeit nicht entgehen, man könne dies aber nicht ohne weiteres als Beweis für das Vorliegen betrügerischen Vergehens erachten. Daß der Dampfer sich in Hongkong Ausklarierung nach Kiautschou habe geben lassen, sei lediglich zur Erleichterung der Reise geschehen. Daß es nicht auf Grund eines betrügerischen Plans geschehen sei, um der Aufbringung zu entgehen, könne man auch daraus ersehen, daß nach der Abreise von Hongkong in dem Tagebuch Wladiwostok als Reiseziel verzeichnet worden sei. Selbst aber wenn man annehme, es sei geschehen, um die Reise heimlich ausführen zu können, so sei dies doch eine Handlung des Charterers oder des Absenders. Es liege indes kein Beweis vor, daß der Reeder darum gewußt habe.

Da die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Fall, wo sie nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaft sowohl eines Kriegs- wie eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollte. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend die im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 aufgebrachte „Neptunus" dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies um so mehr, als die Verwendbarkeit der Ladung sich nicht auf den Kriegsgebrauch beschränke, diese vielmehr auch ganz allgemein im Gewerbebetriebe verwandt werde.

Aus diesen Gründen werde Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle oder Lebensmittel und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im wesentlichen nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1])

---

[1]) II. Ziffer 2.

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus"-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann jenes Urteil viel eher zur Bekräftigung der Annahme, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes Konterbande ist, geltend gemacht werden. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks viel mehr gleich.

Obwohl es bereits vor der Abfahrt von Cardiff bestimmt war, daß das Schiff nach Wladiwostok gehen sollte, geben doch der Chartervertrag und das Konnossement die neutralen Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsorte an. Auch noch bei der Abfahrt von Hongkong gab der Dampfer fälschlich Kiautschou als Reiseziel an und erhielt entsprechende Ausklarierungspapiere. Von dort abfahrend, nahm er absichtlich einen Umweg, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen. Alles dies ist nicht anzusehen als ein entschuldbares Versehen oder als zur Erleichterung der Reise geschehen. Vielmehr muß man annehmen, daß es der wohlüberlegten List entsprungen ist, den Bestimmungshafen zu verheimlichen, um so der Aufbringung zu entgehen.

Wenn sich auch zufälligerweise im Tagebuch nach der Abreise von Hongkong Wladiwostok als Bestimmungsort verzeichnet findet, so kann man nicht daraufhin allein die Fälschungen, die in den anderen Papieren ausgeführt worden sind, außer acht lassen und annehmen, das zur Verhandlung stehende Schiff habe sich keines betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht. Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Burma" hat demnach unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert.

Die völkerrechtliche Wissenschaft und Praxis erkennen aber an, daß Schiffe, welche sich derartigen betrügerischen Vorgehens schuldig machen, gleichviel ob der Reeder hierbei beteiligt ist oder nicht, zusammen mit ihrer Konterbandeladung eingezogen werden können.[2])

Die Ausführungen des Reklamanten sind folglich unbegründet.

Da aus den obigen Gründen der zur Verhandlung stehende Dampfer einzuziehen ist, so erübrigt es sich, auf die weiteren Punkte des Reklamanten einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

---

[2]) V. § 44.

Verkündet am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Societa Anonima Ungherese di Armamento Maritimo Oriente in Fiume, Österreich-Ungarn, vertreten durch Luigi Cosulich und E. Cunradi.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache betreffend den österreichisch-ungarischen Dampfer „Burma", welcher am 25. Januar 1905 bei dem Shiokubi-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des österreichischen Dampfers „Burma" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Vertreter des Reklamanten, der Societa Anonima Ungherese di Armamento Maritimo Oriente, Luigi Cosulich und E. Cunradi durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Die Entscheidung des Prisengerichts zu Yokosuka auf Einziehung des Dampfers „Burma" sei unzutreffend. Es werde Verwerfung desselben und Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei von dem Ladungseigentümer verschieden und habe nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen. Wenn daher auch die Ladung als Konterbande angesehen werde, so könne doch das Schiff nicht eingezogen werden.

2. Der einzige Grund, aus dem das Gericht erster Instanz die Wegnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs verfügt habe, sei der, daß

> das Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert habe und daß ein Schiff, welches sich solchen betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe, gleichviel ob dies unter Beteiligung und mit Wissen des

Reeders geschehen sei oder nicht, mit seiner Konterbandeladung eingezogen werden müsse.

Die Strafe für Konterbandetransport sei, wenn die Konterbandeladung nicht im Eigentum des Reeders stehe, lediglich der Verlust an Zeit, Fracht und Kosten; die Strafe der Einziehung könne indes nicht auferlegt werden. Auch sei es ein Grundsatz des modernen Völkerrechts, daß, wenn die Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft sei, doch auch das Schiff nur eingezogen werden könne, wenn es klar erwiesen sei, daß der Reeder Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen sei. Nicht nur England erkenne dies an, auch die japanische Prisenordnung stehe auf demselben Standpunkt. Um annehmen zu können, daß ein Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen habe, müsse unbedingt Beteiligung und Mitwissen des Reeders an dem betrügerischen Vorgehen vorliegen; derselbe müsse der Mittäterschaft schuldig sein. In dem vorliegenden Fall liege aber Mittäterschaft des Reeders ganz sicher nicht vor. Es sei daher unrechtmäßig, wenn das Urteil erster Instanz, ohne diese Tatsache zu prüfen und ohne sich überhaupt darum zu kümmern, ob der Reeder bei dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei oder nicht, entschieden habe, daß das Schiff zusammen mit seiner Ladung einzuziehen sei.

3. Um auf Grund von Anwendung betrügerischer Mittel die Strafe der Einziehung auferlegen zu können, genüge es nicht, daß in den Schiffspapieren lediglich der Bestimmungsort nicht angegeben sei, es sei vielmehr außerdem erforderlich, daß die Papiere hergestellt seien mit der Absicht, die im Kriege begriffene Marine bei der Visitierung und Durchsuchung zu täuschen und so der Aufbringung zu entgehen, und daß diese Marine auch wirklich dadurch getäuscht werden könne. Es lägen aber keinerlei Anzeichen vor, daß die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffs in der Absicht hergestellt worden seien; auch sei es klar, daß mit ihnen der Zweck, der Aufbringung zu entgehen, nicht hätte erreicht werden können. Daher könne das Schiff nicht eingezogen werden.

4. Der Reeder habe den zur Verhandlung stehenden Dampfer zum Transport von Kohle an den Ladungseigentümer vermietet und im Chartervertrag seien Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungshäfen festgesetzt worden. Der Reeder habe daher von der Fahrt nach einem anderen Orte nichts gewußt.

Was den Charakter und die Wirkung des in Frage stehenden Chartervertrags angehe, so sei dieser Vertrag nach dem Rechte Englands, wo er abgeschlossen sei, auszulegen. Nach dem englischen Recht habe aber der Vertrag den Charakter einer Sachmiete, und man müsse annehmen, daß der Besitz und die Verfügungsgewalt über das Schiff für die Zeit auf den Charterer übergegangen seien. Aber wenn man

den vorliegenden Chartervertrag auch lediglich als einen gewöhnlichen Transportvertrag ansehe, so sei es doch offenbar, daß der Wille des Reeders über die in dem Vertrag bezeichnete Reise nicht hinausgereicht habe. Wenn daher der Charterer heimlich dem Kapitän Order gegeben habe, nach Wladiwostok zu gehen, und der Kapitän diesen Befehl ausgeführt habe, könne man nicht behaupten, daß der Reeder an diesem Vorhaben beteiligt sei und sich bei dem Konterbandetransport in Mittäterschaft gesetzt habe. Auch nach den gewöhnlichen Rechtsbegriffen könne, wenn auch der Kapitän als der Stellvertreter des Reeders gelte, dieser doch für willkürliche Handlungen des Kapitäns, welche außerhalb von dessen gewöhnlichen gesetzlichen Befugnissen lägen, nicht haftbar gemacht werden. Um so mehr müsse das gelten, wo es sich um einen Kriegskonterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel handele, da eine solche Handlung eine Verletzung des Völkerrechts sei. Aus diesen Gründen habe der Reeder selbstverständlich für keinerlei Eintragungen in die Schiffspapiere, abgesehen von dem Chartervertrag, die Verantwortung zu tragen. Selbst einmal angenommen, es wären falsche Eintragungen in die Schiffspapiere gemacht, so könne doch dem Reeder, solange nicht der Beweis seiner Mittäterschaft vorliege, die Verantwortung hierfür nicht auferlegt werden.

5. Der Charterer habe bei der Abreise des Schiffes dem Kapitän für den Fall, daß er bei Ankunft in Hongkong keine andere Order erhalte, Befehl gegeben, mit einem beliebigen Kurs nach Wladiwostok weiter zu fahren. Danach zu urteilen, sei damals Wladiwostok noch nicht fest als Bestimmungsort abgemacht gewesen. Dies sei erst fest bestimmt worden, als der Dampfer bei Ankunft in Hongkong keine andere Order erhalten habe. Daher könne darin, daß in dem im Abfahrtshafen ausgestellten Konnossement und Ausklarierungsschein Hongkong oder Kiautschou als Bestimmungsorte bezeichnet seien, ein Grund für Verdacht nicht liegen, und man könne daraus nicht schließen, daß die Papiere auf einen gefälschten Bestimmungsort ausgestellt worden seien in der Absicht, dadurch der Aufbringung durch die kriegführende Macht zu entgehen.

Wenn der Dampfer sich in Hongkong Ausklarierung für Kiautschou beschafft habe, so sei das lediglich in der Befürchtung geschehen, daß zurzeit die englischen Behörden die Reise nach Wladiwostok nicht erlauben würden. Wenn der Dampfer genötigt gewesen wäre, um Ausklarierung nach Wladiwostok zu bitten, so hätte er bei der Abreise Schwierigkeiten erfahren, welche er gescheut habe. So habe er, lediglich um seine Abfahrt zu erleichtern, den Behörden gegenüber eine falsche Meldung gemacht. Daß dies nicht geschehen sei, um der Aufbringung durch die japanischen Kriegsschiffe zu entgehen, gehe auch daraus klar

hervor, daß in dem Tagebuch nach der Abreise von Hongkong Wladiwostok als Reiseziel angegeben sei.

Die Ausklarierungsbescheinigung sei eigentlich kein wichtiges Schiffspapier. Daß die verschiedenen Staaten ihr kein Gewicht beilegten, könne man auch daraus entnehmen, daß sie sich unter den in den Artikeln 177 bis 194 der englischen Prisenordnung aufgeführten Schiffspapieren der einzelnen Staaten Europas und Amerikas nicht finde. Wenn daher auch in den fraglichen Ausklarierungsbescheinigungen nicht der richtige Bestimmungsort angegeben sei, so könne man doch nicht sagen, daß es den Prinzipien des modernen Völkerrechts entspreche, wenn man daraufhin dem Schiffe die schwerste Strafe der Einziehung auferlege.

6. Die japanische Prisenordnung stehe auf dem Standpunkt, daß Kohle nur als Konterbande gelte, wenn es erwiesen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der in Frage kommenden Ladung, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Es sei daher unrechtmäßig, ohne weiteres anzunehmen, daß dorthin bestimmte Kohle, welche keine absolute Konterbande sei, für den Kriegsgebrauch bestimmt sei. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok bestimmt sei und für friedlichen Gebrauch geliefert werden solle.

Aus diesen Gründen sei die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes keine Konterbande, und das Schiff könne daher nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, U c h i d a S h i g e n a r i, sind folgende:

1. Schon vor der Abreise des zur Verhandlung stehenden Schiffs von Cardiff in England sei Wladiwostok als Bestimmungsort festgesetzt worden. In den Chartervertrag und dem Konnossement seien jedoch die neutralen Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsorte angegeben. Auch noch bei der Abfahrt von Hongkong sei fälschlich Kiautschou als Bestimmung angegeben und eine entsprechende Ausklarierung erwirkt worden. Nach der Abreise von dort habe der Dampfer absichtlich einen Umweg genommen, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen. Alles dies sei weder auf entschuldbares Versehen zurückzuführen noch auf die Absicht, die für die Reise bequemere Route zu nehmen. Vielmehr sei die Verheimlichung des Bestimmungsorts eine List, durch welche man der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen gehofft habe. Es sei bekannt, daß

Wladiwostok, der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffs, zurzeit Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und der Hauptstützpunkt für seine Flotte sei. Seit dem Kriege habe die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und häufe dort mit allen Kräften Kohle, Kriegswaffen und -Gerät und sonstige Kriegsbedarfsartikel an. Der gewöhnliche Handelsverkehr habe dort fast ganz aufgehört. Wenn daher nach diesem Platz Kohle befördert werde, so sei es billig, mangels klaren Gegenbeweises anzunehmen, daß sie für den Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Besonders im vorliegenden Fall, wo die Ladung doppelt gesiebte Cardiffkohle sei, wie sie im Osten ausschließlich von der Kriegsmarine verwandt werde, müsse man mit Recht annehmen, daß sie sicher für den Kriegsgebrauch zu liefern und daher Konterbande sei.

Da demnach das zur Verhandlung stehende Schiff zur Beförderung von Konterbande unter Verwendung betrügerischer Mittel gedient habe, so könne es nach völkerrechtlichen Regeln, gleichgültig ob der Reeder an dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei oder nicht, mitsamt seiner Konterbandeladung der Einziehung nicht entgehen.

2. Die Reederei des zur Verhandlung stehenden Dampfers habe dem Kapitän Order gegeben, das Schiff nach Cardiff zu bringen, Kohle zu laden und dieselbe nach Hongkong und Wladiwostok zu befördern. In dem Chartervertrag jedoch, der doch mit Beteiligung des Reeders aufgestellt sein müsse, seien Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsorte angegeben. Danach müßten diese Eintragungen in den Schiffspapieren als betrügerisch betrachtet werden.

Selbst aber einmal angenommen, der Reeder sei an der Fälschung der Schiffspapiere nicht beteiligt gewesen, so machten doch die völkerrechtliche Wissenschaft und Praxis im Falle, daß ein Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande befördere, keinen Unterschied in der Strafe danach, ob der Reeder Mittäter sei oder nicht.

3. Die Fälschung des Bestimmungsorts sei in ihrer Wirkung am schädlichsten, und das Schiff habe den Versuch, mit großem Umweg die Soyastraße zu passieren, in keiner anderen Absicht gemacht, als um durch diese List der Aufbringung zu entgehen. Daher sei es recht, daß das Schiff, weil es sich betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe, der Strafe der Einziehung verfalle.

Die Punkte 4, 5 und 6 erforderten keine Erwiderung, und es werde daher aus obigen Gründen Verwerfung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegs-

bedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmf gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewendet werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[3]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffes Konterbande ist und, obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von England Wladiwostok das Reiseziel war, der Chartervertrag, das Konnossement und die Ausklarierungsscheine einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffes unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

---

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

Reklamant: Mann, George & Co. in London, England, vertreten durch den Kapitän des österreichisch-ungarischen Dampfers „Burma“, M. Valentin.

Prozeßvertrerer: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des österreichischen Dampfers „Burma“, wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der auf dem österreichisch-ungarischen Dampfer „Burma“ verschifften etwa 4106 Tons Kohlen entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung von 4106 Tons doppelt gesiebter Cardiffkohle ist auf Grund des zwischen dem Reklamanten und der Societa Anonima Ungherese di Armamento Maritimo Oriente in Fiume, Österreich-Ungarn, abgeschlossenen Chartervertrags auf dem dieser Gesellschaft gehörigen Dampfer „Burma“ verschifft worden. Am 19. November fuhr sie mit Bestimmung nach Wladiwostok in Rußland von Cardiff ab und wurde am 25. Januar 1905 nach 9 Uhr abends auf der Fahrt nach Wladiwostok durch die Tsugaru-Straße bei dem Kap Shiokubi von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 mit dem genannten Dampfer zusammen beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten des Torpedobootes Nr. 30, Kapitänleutnants Akiyoshi Shoichi, durch die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Burma“, M. Valentin, und des 1. Offiziers Giuseppe Pekulich, durch das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Konnossement, das Tagebuch und die Ausklarierungspapiere von Hongkong.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die von dem Reklamanten, einem neutralen Staatsangehörigen, unternommene Beförderung von Steinkohle nach Wladiwostok, einem Hafen einer kriegführenden Macht, sei eine öffentliche Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und nicht vom Völkerrecht untersagt werde. Auch nach der japanischen Seeprisenordnung sei Kohle keine absolute Konterbande. Sie gelte als Konterbande nur, wenn sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine oder auch nach einem feindlichen Ort bestimmt sei, nach dessen Verhältnissen angenommen werden müsse, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden würde.[1]) In dem vorliegenden Fall, wo die Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen,

[1]) V. § 14.

welcher die Eigenschaften eines Kriegs- und eines Handelshafens in sich vereinige, sei es billig anzunehmen, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok bestimmt und nicht für Kriegszwecke zu liefern sei, es sei denn, daß Gegenbeweis vorliege. Dies tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend die im englisch-holländischen Kriege im Jahre 1798 aufgebrachte „Neptunus", dar. Für den vorliegenden Fall gelte es auch um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich für den Kriegsgebrauch verwendbar sei, sondern auch ganz allgemein im Industriebetriebe verbraucht werde.

Aus diesen Gründen werde Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle oder Lebensmittel oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im wesentlichen nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus"-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils viel eher zur Bekräftigung der Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks viel mehr gleich.

Kurz, die zur Verhandlung stehende Ladung ist, weil für den Gebrauch der feindlichen Marine bestimmt gewesen, als Konterbande anzusehen. [2])

Die Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 sowie die völker-

[2]) II. Ziffer 2.

rechtliche Wissenschaft und Praxis erkennen aber an, daß Konterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden kann.[3])

Aus diesen Gründen wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 26. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Mann, George & Co., London in England, vertreten durch den Kapitän des österreichisch-ungarischen Dampfers „Burma“, M. Valentin.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend die Ladung des österreichisch-ungarischen Dampfers „Burma“, welcher am 25. Januar 1905 bei dem Shiokubi-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Torpedoboot Nr. 30 aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme der Ladung des österreichisch-ungarischen Dampfers „Burma“, bestehend aus 4106 Tons Steinkohle, erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat M. Valentin, der Vertreter des Reklamanten, der Firma Mann, George & Co. durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts erster Instanz auf Einziehung der auf dem Dampfer „Burma“ verschifften Steinkohle sei unzutreffend. Es werde Verwerfung dieser Entscheidung und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach Wladiwostok, Rußlands einzigem Handelshafen im Osten befördert worden und zu friedlichem Gebrauch bestimmt gewesen. Daher sei es unzutreffend, sie als Konterbande anzusehen.

2. Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Kohle Konterbande sei. In der japanischen Seeprisenordnung[4]) sei jedoch als Prinzip

---

[3]) V. § 43. — [4]) V. § 14.

anerkannt, daß sie nur als Konterbande gelte, wenn sie erwiesenermaßen zum Kriegsgebrauch des Feindes habe geliefert werden sollen. Aber wenn man selbst annehme, daß dies Prinzip mit den Grundsätzen des Völkerrechts übereinstimme, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung, Wladiwostok, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Da an diesem Platze alle Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen dort Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Kohle, welche nicht absolute Konterbande sei, dorthin transportiert werde, nicht ohne weiteres schließen, daß diese für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt sei. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus" aus dem Kriege zwischen England und Holland vom Jahre 1798 sei es billig, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen werde.

3. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen in etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen. Nach dem kontinentalen Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber unter der Bedingung der Vergütung das Beschlagnahmerecht und außerdem das Vorkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den erwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Kohle, die sowohl friedlichen als kriegerischen Zwecken diene, wenn sie nach einem Platz, der Handelshafen und Kriegshafen sei, bestimmt wäre, bedingungslos einziehe. Besonders, weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen werde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari, sind folgende:

1. Der Reklamant habe dafür, daß die zur Verhandlung stehende Ladung zu friedlichen Zwecken geliefert werden solle, keinerlei Beweis erbracht. Wladiwostok sei nun zurzeit Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und der Hauptstützpunkt für seine Flotte. Seit dem Krieg mit

Japan habe die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und sei mit allen Kräften bemüht, dort Kohle, Kriegswaffen und -Gerät sowie sonstige Kriegsbedarfsgegenstände anzuhäufen. Es sei bekannt, daß der gewöhnliche Handelsverkehr dort fast gänzlich aufgehört habe. Wenn daher Kohle und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig sei, nach Wladiwostok befördert würden, so sei es billig, mangels klaren Gegenbeweises anzunehmen, daß dieselben für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Dies gelte besonders auch bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus doppelt gesiebter Cardiffkohle bestehe, wie sie im Osten ausschließlich zum Kriegsgebrauch diene. Auch habe der Dampfer „Burma", um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, die List angewandt, seinen Bestimmungsort zu verheimlichen. Daraus könne man mit Recht folgern, daß die Kohle wirklich für den russischen Kriegsgebrauch zu liefern gewesen und daher Kriegskonterbande sei. Das Völkerrecht erkenne aber an, daß Konterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, der Einziehung nicht entgehen könne.

2. Die Punkte 2 und 3 der Berufung seien nur eine Erweiterung der Ausführungen des Punktes 1, so daß eine besondere Erörterung derselben überflüssig sei.

Aus diesen Gründen sei die Berufung zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1 Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast gänzlich aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus"-Fall auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz

andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Daher sind Punkt 1 und 2 der Berufung unbegründet.

2. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche, bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls könne sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesem Ansuchen des Reklamanten nicht Folge leistete. Demnach ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Robert Dollar, Direktor der M. S. Dollar Dampfschiffsgesellschaft in Amerika, Californien, St. Francisco, California Street Nr. 134.

In der Prisensache, betreffend den Dampfer „M. S. Dollar“ und seine Ladung ist von der oben genannten Person mittels eines englisch abgefaßten Schreibens vom 2. Februar 1905 die Reklamation erhoben worden.

Es wird hierüber, wie folgt, entschieden:

Die Reklamation wird abgewiesen.[1])

Gründe:

Nach § 26 Absatz 3 der Prisengerichtsordnung[2]) ist die Verhandlungssprache in den Prisengerichten und dem Oberprisengericht die japanische, und es bestehen hierüber keine Ausnahmebestimmungen. Da aber die genannte Reklamationsschrift, wie oben gesagt, sich der englischen Sprache bedient, so steht sie mit der erwähnten Bestimmung

---

[1]) Diese Sache ist formgerecht zur Reklamation gebracht und entschieden in den Fällen VI 33b und c.

[2]) IV.

in Widerspruch und ist nicht gesetzmäßig. Sie kann daher nicht angenommen werden.

Die erwähnte Reklamationsschrift war an das Prisengericht in Sasebo gerichtet. Da aber die Prisensache, betreffend den Dampfer „M. S. Dollar“ zur Zuständigkeit des unterzeichneten Prisengerichts gehört, so ist sie auf Grund der Überweisung durch das Prisengericht in Sasebo von dem unterzeichneten Gericht behandelt worden.

Gegeben im Prisengericht zu Yokosuka nach Anhörung des Staatsanwalts bei dem Prisengericht zu Yokosuka am 9. März 1905.

(Unterschriften.)

Reklamant: M. S. Dollar Steamship Company Ltd. in Britisch Columbia, Victoria, vertreten durch den Direktor Robert Dollar.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „M. S. Dollar“ wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des englischen Dampfers „M. S. Dollar“ erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „M. S. Dollar“ steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist Victoria in Britisch Columbien und er ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt.

Am 8. Dezember 1904 hat der Vertreter des Reklamanten, der Dampfergesellschaft „M. S. Dollar“, in San Francisco in den Vereinigten Staaten von Nordamerika mit Harry J. Hart in San Francisco einen Chartervertrag abgeschlossen, auf Grund dessen das Schiff mit Pferdefutter (ungefähr 26 200 Bündel Heu, 14 600 Sack Gerste und 32 200 Sack Hafer) beladen wurde, um es nach Wladiwostok zu befördern. In allen Schiffspapieren war Moji als Bestimmungsort angegeben und nach dem Konnossement sollte sich der Empfänger nach Order bestimmen. Am 31. d. M. fuhr der Dampfer von San Francisco ab und versuchte durch die Muchi-Straße in den Soyakanal zu gelangen, geriet aber in Treibeis, ging dann nach Süden und fuhr in die Straße von Etorup. In dem Tagebuch, dem Privatschiffsjournal und dem Maschinenjournal wurde

die Fahrroute verheimlicht, und es wurden Eintragungen gemacht, als ob der Dampfer direkt von San Francisco nach der Tsugaru-Straße gefahren wäre. Als der Dampfer die Straße passiert hatte, und mit einem Kurs fuhr, der ihn nach Wladiwostok führen mußte, wurde er am 27. Januar 1905 bei dem Vorgebirge von Ryuhi von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama“ mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Asama“, Kapitänleutnants Kokura Unoske, die Vernehmungsprotokolle des Genannten, des Kapitäns Charles Cross, anderer Leute der Besatzung und der Zeugen Edward Clarence Davis und R. Stanley Dollar, das Schiffszertifikat, die Konnossemente, das Ladungsverzeichnis, die Ausklarierungspapiere von San Francisco, den Gesundheitspaß, das Tagebuch, das Privatschiffsjournal, das Maschinenjournal und das, von dem Kapitän nach Geständnis verheimlichter Tatsachen herausgegebene wahre Privatschiffsjournal und die Aussagen des Vertreters der Reklamation.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe nach dem Chartervertrag dem Charterer das Schiff zum Gütertransport von San Francisco nach Moji zur Verfügung gestellt. Wenn der Dampfer nach einem anderen Bestimmungsort als dem in dem Chartervertrag bestimmten gefahren sei, so sei dies eine Handlung des Charterers, die ohne Beteiligung und Wissen des Reeders geschehen sei. Besonders auch, weil die Ladung nicht im Eigentum des Reeders stehe, könne, wenn sie auch Konterbande sei, das Schiff nicht zusammen mit der Ladung eingezogen werden.

Wenn zufälligerweise in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort angegeben sei, so könnten freilich die Papiere dem Vorwurf der Unvollständigkeit nicht entgehen, man könne aber nicht ohne weiteres als Grund hierfür einen betrügerischen Plan, um der Aufbringung zu entgehen, annehmen. Selbst aber wenn man annehme, es sei geschehen, um die Reise heimlich auszuführen, so habe der Charterer diese Maßnahme mit Rücksicht auf eine Aufbringung der Ladung getroffen. Diese Belästigung dürfe aber auf das Schiff, dessen Reeder nichts von der Sache gewußt habe, nicht ausgedehnt werden.

Da die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Fall, wo sie nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaften sowohl eines Kriegswie eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollte. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend die im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 aufgebrachte „Neptunus“ dar. Für

den vorliegenden Fall gelte dies auch um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich als Pferdefutter für Truppenzwecke verwendbar sei.

Aus diesen Gründen werde Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht. Sie ist mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher eine Ladung von Pferdefutter, wie die des zur Verhandlung stehenden Schiffs, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert wird, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselbe für den Kriegsgebrauch zu liefern war.

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus“-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils viel eher zur Bekräftigung der Annahme, daß die hier in Frage stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks viel mehr gleich.

Wenn man insbesondere auch die Menge der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes und die bei ihrer Beförderung angewandten betrügerischen Mittel sowie die Aussagen des Kapitäns zusammenhält, so fallen die Zweifel, daß die Ladung für die feindlichen Truppen befördert wurde, mehr und mehr hinweg. Es ist daher mit Recht anzunehmen, daß die Ladung Konterbande ist.[1])

Daß ferner Wladiwostok der Bestimmungsort war, geht, wie oben gesagt, aus den Vernehmungsprotokollen des Kapitäns und der übrigen Besatzung hervor. Auch steht es in dem echten Privatschiffsjournal genau beschrieben, wie das Schiff am 23. Januar nördlich von der Insel Kunishiri in Treibeis geriet und den Kurs änderte. Später wurden freilich die wahren Tatsachen aufgezeichnet, aber in allen, bei der Aufbringung überlieferten Schiffspapieren war Moji als Bestimmungshafen bezeichnet. Im Tagebuch, im Privatschiffsjournal und Maschinenjournal war die bisherige Reise verheimlicht, und es waren Eintragungen gemacht, als ob das Schiff von San Francisco direkt nach der Straße von Tsugaru gefahren wäre. Bei der Visitierung durch den Stellvertreter des Kom-

[1]) II. Ziffer 2.

mandanten der „Asama" und bei der Vernehmung durch den mit dem Fall beauftragten Prisenrat haben der Kapitän und die Mannschaft zunächst keine wahren Aussagen gemacht, erst nach vielen Vernehmungen nach der Aufbringung gestanden sie die Wahrheit. Alles dies berechtigt hinreichend zu der Annahme, daß ein mit größter Vorsicht durchdachter betrügerischer Plan vorgelegen hat. Kurz, der Dampfer „M. S. Dollar" hat unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert.

Es ist aber völkerrechtlich in Theorie und Praxis anerkannt, daß solche Schiffe, welche sich betrügerischer Mittel bedienen, gleichgültig ob dies unter Beteiligung oder mit Wissen des Reeders geschieht oder nicht, mit ihrer Konterbandeladung einzuziehen sind. [2])

Da das zur Verhandlung stehende Schiff aus den obigen Gründen einzuziehen ist, so erübrigt es sich, auf die weiteren Punkte des Reklamanten noch weiter einzugehen.

Es wird daher, wie in der Urteilsformel, entschieden.

Verkündet am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio.

(Unterschriften.)

Reklamant: The M. S. Dollar Steamship Company Ltd., Victoria, Britisch Columbien, vertreten durch Robert Dollar.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „M. S. Dollar", welcher am 27. Januar 1905 bei dem Ryuhi-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „M. S. Dollar" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Robert Dollar als Vertreter des Reklamanten, der M. S. Dollar Steamship Company Ltd. durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Yokosuka, welches auf Wegnahme des Dampfers „M. S. Dollar" erkenne, sei unrechtmäßig. Es werde Auf-

hebung desselben und Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei von dem Ladungseigentümer verschieden und habe nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen. Wenn daher auch die Ladung als Konterbande angesehen werde, so könne doch das Schiff nicht eingezogen werden.

2. Der einzige Grund, aus dem das Gericht erster Instanz die Wegnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs verfügt habe, sei der, daß

> das Schiff unter Anwendung von betrügerischen Mitteln Kriegskonterbande befördert habe, und daß ein Schiff, welches sich solchen betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe, gleichviel ob dies unter Beteiligung und mit Wissen des Reeders geschehen sei oder nicht, mit seiner Konterbandeladung eingezogen werden müsse.

Die Strafe für Konterbandetransport sei, wenn die Konterbandeladung nicht im Eigentum des Reeders stehe, lediglich der Verlust an Zeit, Fracht und Kosten; die Strafe der Einziehung könne indes nicht auferlegt werden. Auch sei es ein Grundsatz des modernen Völkerrechts, daß, wenn die Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft sei, auch das Schiff nur eingezogen werden könne, wenn es klar erwiesen sei, daß der Reeder Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen sei. Nicht nur England erkenne dies an, auch die japanische Prisenordnung stehe auf demselben Standpunkt.

Um annehmen zu können, daß ein Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen habe, müsse unbedingt Beteiligung und Mitwissen des Reeders an dem betrügerischen Vorgehen vorliegen; derselbe müsse der Mittäterschaft schuldig sein. In dem vorliegenden Fall liege aber Mittäterschaft des Reeders ganz sicher nicht vor. Es sei daher unrechtmäßig, wenn das Urteil erster Instanz, ohne diese Tatsache zu prüfen und ohne sich überhaupt darum zu kümmern, ob der Reeder bei dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei oder nicht, entschieden habe, daß das Schiff zusammen mit seiner Ladung einzuziehen sei.

3. Um auf Grund von Anwendung betrügerischer Mittel die Strafe der Einziehung auferlegen zu können, genüge es nicht, daß in den Schiffspapieren lediglich der Bestimmungsort nicht angegeben sei, es sei vielmehr erforderlich, daß die Papiere hergestellt seien mit der Absicht, die im Kriege begriffene Marine bei der Visitierung und Durchsuchung zu täuschen, um so der Aufbringung zu entgehen, und daß diese Marine auch wirklich dadurch getäuscht werden könne.

Es lägen aber keinerlei Anzeichen vor, daß die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffs in der Absicht hergestellt worden seien; auch sei es klar, daß mit ihnen der Zweck, der Aufbringung zu entgehen, nicht habe erreicht werden können. Daher könne das Schiff nicht eingezogen werden.

4. Der Reeder habe den zur Verhandlung stehenden Dampfer zum Transport von Gerste, Hafer und Heu an den Ladungseigentümer vermietet und in dem Chartervertrag sei Moji in Japan als Bestimmungsort festgesetzt worden. Der Reeder habe daher von einer Fahrt nach einem anderen Orte nichts gewußt.

Was den Charakter und die Wirkung des in Frage stehenden Chartervertrags angehe, so sei dieser Vertrag nach dem Rechte Englands, wo er abgeschlossen sei, auszulegen; nach dem englischen Rechte habe aber der Vertrag den Charakter einer Sachmiete, und man müsse annehmen, daß der Besitz und die Verfügungsgewalt über das Schiff für die Zeit auf den Charterer übergegangen seien. Aber auch wenn man in dem vorliegenden Chartervertrag lediglich einen gewöhnlichen Transportvertrag erblicke, so sei es doch offenbar, daß der Wille des Reeders über die in dem Vertrag bezeichnete Reise nicht hinausgereicht habe. Wenn daher der Charterer heimlich dem Kapitän Order gegeben habe, nach Wladiwostok zu gehen, und der Kapitän diesen Befehl ausgeführt habe, könne man nicht behaupten, daß der Reeder an diesem Vorhaben beteiligt sei und bei dem Konterbandetransport in Mittäterschaft stehe. Auch nach den gewöhnlichen Rechtsbegriffen, könne, wenn auch der Kapitän, als der Stellvertreter des Reeders gelte, dieser doch für willkürliche Handlungen des Kapitäns, welche außerhalb von dessen gewöhnlichen gesetzlichen Befugnissen lägen, nicht haftbar gemacht werden. Um so mehr müsse das gelten, wo es sich um einen Kriegskonterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel handele, da eine solche Handlung eine Verletzung des Völkerrechts sei. Aus diesen Gründen habe der Reeder selbstverständlich für keinerlei Eintragungen in die Schiffspapiere, abgesehen von dem Chartervertrag, die Verantwortung zu tragen. Selbst einmal angenommen, es wären fälschliche Eintragungen in die Schiffspapiere gemacht, so könne doch dem Reeder, solange nicht der Beweis seiner Mittäterschaft vorliege, die Verantwortung hierfür nicht auferlegt werden.

5. Die japanische Seeprisenordnung stehe auf dem Standpunkt, daß Gerste, Hafer und Heu nur dann als Konterbande gälten, wenn es erwiesen sei, daß sie zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollten. Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der zur Verhandlung stehenden Ladung, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten.

Es sei daher unrechtmäßig, ohne weiteres anzunehmen, daß Gerste, Hafer und Heu, welche nicht absolute Konterbande seien, für den Kriegsgebrauch bestimmt seien. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok bestimmt gewesen sei und für friedlichen Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Demnach sei die Ladung keine Konterbande und das Schiff, auf dem sie verladen sei, könne folglich nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, sind folgende:

1. Das zur Verhandlung stehende Schiff habe eine volle Ladung von Pferdefutter eingenommen, um sie nach Wladiwostok, dem Hauptstapelplatz des Feindes für Kriegsbedarfsartikel zu befördern. Dabei habe es in dem Ladungsverzeichnis, dem Chartervertrag, dem Konnossement und dem Ausklarierungsschein immer Moji als den Hafen, nach dem die Ladung befördert werden solle, angegeben. Außerdem sei in dem Tagebuch, dem Privatschiffsjournal und dem Maschinenjournal die Reise über die Chishima-Inselgruppe nach der Soyastraße nicht verzeichnet worden, vielmehr stehe dort, daß das Schiff vom Ausgangshafen andauernd mit demselben Kurs nach der Tsugarustraße gefahren sei. Diese Journale seien überdies verheimlicht worden.

Nach allem diesen sei es zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz entschieden habe, daß das Schiff sich bei einem Transport von Konterbande betrügerischer Mittel bedient habe und daß es daher einzuziehen sei.

2. Aus der Urteilsschrift des Urteils erster Instanz ergebe sich klar, daß die Entscheidung auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes auf die Tatsache gegründet sei, daß in wichtigen Schiffspapieren, wie dem Chartervertrag und anderen, für die Konterbandeeigenschaft der Ladung wichtige Tatumstände wie der Bestimmungsort und dergleichen gefälscht worden seien. Da der Chartervertrag allgemein zwischen dem Reeder und dem Charterer abgeschlossen werde, sei es unfraglich, daß der Reeder in dieser Sache an dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei, und so erübrige es sich, zu entscheiden, ob es für die Einziehung erforderlich sei, daß ein Reeder an dem betrügerischen Vorgehen teilgenommen habe, oder nicht.

3. In dem Chartervertrag und dem Konnossement des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei als Bestimmungsort der Ladung Moji angegeben. Wenn man, um die Wahrheit dieser Eintragung festzustellen, das Tagebuch und das Privatschiffsjournal prüfe, so finde man freilich überall Eintragungen, als ob das Schiff vom Ausgangshafen die gewöhnliche Route nach Moji gefahren wäre. Wenn diese Eintragungen

über die Reise wahr wären, so müßte man annehmen, daß auch die Angaben in den Ladungspapieren wahr wären, und müßte entscheiden, daß das Schiff und seine Ladung freizugeben seien. Da es aber durch das Geständnis des Kapitäns und durch das von ihm verborgen gehaltene Privatschiffsjournal erwiesen sei, daß alle diese Eintragungen fälschlich seien, sei es zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz auf Einziehung des Schiffes entscheide, weil in diesen wichtigen Schiffspapieren fälschliche Eintragungen gemacht worden seien.

4. Der Chartervertrag sei keine Sachmiete. Daher sei auch der Kapitän selbstverständlich nicht den Orders des Charterers unterworfen, und der Reklamant könne mit der Behauptung, der Kapitän sei wider die Befehle des Reeders und in Befolgung der Order des Charterers willkürlich nicht nach Moji sondern nach Wladiwostok gefahren, nichts begründen.

Aus diesen Gründen müsse die Berufung abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Kriege mit Japan hat es denselben zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört.

Wenn man daher die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Menge von Gerste, Hafer und Heu erwägt und sich überlegt, daß das Schiff versucht hat, die gefährliche Route durch den Soyakanal zu nehmen, und sich dabei betrügerischer Mittel bedient hat, so wird es offenbar, daß die Ladung jedenfalls als Pferdefutter für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte, und es ist durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz dieselbe als Konterbande erachtet hat.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus", auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Da aber die Verhältnisse des Bestimmungsorts im „Neptunus"-Fall und im vorliegenden Fall von Grund aus verschieden sind, so ist es unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[3]) Auch das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffes Konterbande ist und,

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von San Francisco das Reiseziel Wladiwostok war, der Chartervertrag und die anderen Schiffspapiere einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffes unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt kein Bedürfnis vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Harry J. Hart, wohnhaft in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Californien, San Francisco.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „M. S. Dollar“ wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der Ladung des englischen Dampfers „M. S. Dollar“, bestehend aus etwa 26 200 Bündeln Heu, 14 600 Sack Gerste und 32 200 Sack Hafer, erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung des Dampfers „M. S. Dollar“ ist von dem Reklamanten versandt worden und besteht aus Gütern, die alle als Pferdefutter verwandt werden sollten. Im einzelnen sind vorhanden: etwa 26 200 Bündel Heu, 14 600 Sack Gerste und 32 200 Sack Hafer. Um diese Güter nach Wladiwostok zu schaffen, hat der Reklamant am 28. Dezember 1904 in San Francisco, Californien, Vereinigte Staaten von Nordamerika, mit dem Vertreter des Reklamanten, der Reederei des Dampfers „M. S. Dollar“, der M. S. Dollar Steamship Company, einen Chartervertrag geschlossen, auf Grund dessen der genannte Dampfer in San Francisco die zur Verhandlung stehende Ladung lud. In dem Konnossement und dem Ladungsverzeichnis wurde Moji als Be-

stimmungsort angegeben, und nach dem Konnossement sollte sich der Empfänger nach Order richten. Am 31. d. Mts. fuhr der Dampfer von San Francisco nach Wladiwostok ab und wurde, als er einen Kurs steuerte, der ihn durch die Tsugaru-Straße nach Wladiwostok führen sollte, am 27. Januar 1905 in der Nähe des Vorgebirges von Ryuhi von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama" zusammen mit den zur Verhandlung stehenden Gütern beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Asama", Kapitänleutnants Kokura Unoske, die Vernehmungsprotokolle des Genannten, des Kapitäns des Dampfers „M. S. Dollar", Charles Cross, und der Besatzung sowie des Zeugen Edward Clarence Davis, den Chartervertrag, das Konnossement, das Ladungsverzeichnis, das Tagebuch und das Privatschiffsjournal.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die von dem Reklamanten unternommene Beförderung von Gerste, Heu und Hafer nach Wladiwostok, einem Hafen einer kriegführenden Macht, sei eine rechtmäßige Handelstransaktion, welche die Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs genieße.

Güter, wie die zur Verhandlung stehende Ladung, seien ihrer Art nach keine Konterbande, sondern könnten lediglich, wenn sie als Pferdefutter für die feindlichen Truppen bestimmt seien, als solche angesehen werden. Ob die zur Verhandlung stehende Ladung aber als Pferdefutter an die feindlichen Truppen zu liefern gewesen wäre, sei eine Tatfrage, und in dem vorliegenden Fall, wo der Bestimmungsort Wladiwostok sei, ein Hafen, welcher die Eigenschaften eines Kriegs- und Handelshafens in sich vereinige, sei es billig anzunehmen, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok bestimmt und nicht für Kriegszwecke zu liefern gewesen sei, solange nicht besonderer Beweis dafür vorliege, daß sie für den Kriegsgebrauch bestimmt gewesen sei. Das tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend die im englisch-holländischen Kriege im Jahre 1798 aufgebrachte „Neptunus" dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich als Pferdefutter für Truppenzwecke verwendbar sei.

Selbst angenommen, das Eigentum an der Ladung sei bereits, während sie nach dem feindlichen Gebiet befördert worden sei, auf den Empfänger im Feindesland übergegangen, und sie habe daher feindlichen Charakter, so könne sie doch nicht eingezogen werden, weil sie unter neutraler Flagge verschifft worden sei.

Aus diesen Gründen werde Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und ist mit allen Kräften bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher eine Ladung wie die zur Verhandlung stehende, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert wird, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselbe für den Kriegsgebrauch zu liefern war.

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus"-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils viel eher zur Bekräftigung der Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks viel mehr gleich.

Wenn man im besonderen auch die Menge der zur Verhandlung stehenden Ladung und die bei ihrer Beförderung angewandten betrügerischen Mittel sowie die Aussagen des Kapitäns zusammenhält, so fallen die Zweifel, daß die Ladung für die feindlichen Truppen befördert wurde, mehr und mehr hinweg. Es ist daher mit Recht anzunehmen, daß die Ladung Konterbande ist. [1])

Daß aber Konterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden kann, ist von der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 sowie von der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis anerkannt. [2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio.

(Unterschriften.)

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Reklamant: Harry J. Hart, San Francisco, Californien, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „M. S. Dollar", welcher am 27. Januar 1905 bei dem Ryuhi-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme der auf dem englischen Dampfer „M. S. Dollar" verladenen etwa 26 200 Bündel Heu, 14 600 Sack Gerste und 32 200 Sack Hafer entschieden worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant Harry J. Hart durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Die Entscheidung des Prisengerichts in Yokosuka auf Wegnahme der Ladung des Dampfers „M. S. Dollar" sei unzutreffend. Es werde Aufhebung des Urteils und Freigabe der Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach Wladiwostok, Rußlands einzigem Handelshafen im Osten, befördert worden und zum friedlichen Gebrauch bestimmt gewesen. Daher sei es unzutreffend, sie als Konterbande anzusehen.

2. Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Gerste, Hafer und Heu Konterbande seien. In der japanischen Seeprisenordnung [3]) sei aber das Prinzip anerkannt, daß sie nur als Konterbande gelten, wenn sie erwiesenermaßen zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollten. Aber wenn man selbst annehme, daß dies Prinzip mit den Grundsätzen des Völkerrechts in Einklang stehe, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung Wladiwostok, welches sowohl Rußlands einziger Kriegshafen wie auch sein einziger Handelshafen im Osten sei. Da an diesem Platz verschiedene Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen dort Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Gerste, Hafer und Heu, welche nicht absolute Konterbande seien, dorthin transportiert würden, nicht ohne weiteres schließen, daß diese für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt seien. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus"-Fall aus dem Kriege zwischen England und Holland im Jahre 1798 sei es billig, daß die zur

[3]) V. § 14.

Verhandlung stehende Ladung als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen werde.

3. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen in etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen. Nach dem kontinentalen Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber unter der Bedingung der Vergütung das Beschlagnahmerecht und außerdem das Vorkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den vorerwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Gerste, Hafer und Heu, die sowohl friedlichen als kriegerischen Zwecken dienten, wenn sie nach einem Platz, der Handels- und Kriegshafen sei, bestimmt wären, bedingungslos einziehe. Besonders weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen würde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, sind folgende:

1. Es sei unbestreitbar, daß die ganze zur Verhandlung stehende Ladung von Heu, Gerste und Hafer Pferdefutter sei. Ferner sei es bekannt, daß ihr Bestimmungsort Wladiwostok seit dem Kriege der einzige Stapelplatz Rußlands für Kriegsbedarfsartikel im Osten sei. Außerdem lägen klare Spuren dafür vor, daß bei der Beförderung der Ladung betrügerisches Vorgehen im Spiele gewesen sei. Wenn man dies zusammenhalte, so sei es klar, daß die Ladung feindliche Kriegsbedarfsartikel darstelle, und die Entscheidung der ersten Instanz, welche die Güter für Kriegskonterbande erkläre und ihre Einziehung verfüge, zutreffend sei.

2. Das in diesem Punkt von dem Reklamanten Vorgebrachte sei lediglich eine Wiederholung seiner Ausführungen in der ersten Instanz und, da deren Grundlosigkeit bereits in dem erstinstanzlichen Urteil im einzelnen dargetan sei, so erübrige es sich, aufs neue darauf einzugehen.

3. Daß eine kriegführende Macht das Recht habe, Konterbande, gleichviel ob sie absolut oder relativ sei, einzuziehen, erkenne das geltende Völkerrecht an, wie sich aus der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 klar ergebe. Die Präcedenzen, nach welchen bei Einziehung relativer Konterbande Vergütung geleistet werde, gründeten sich alle entweder

auf besonderen Vertrag oder spezielle politische Erwägungen. Eine allgemeine völkerrechtliche Regel dieser Art bestehe indes nicht. Daher sei es zutreffend, daß das Urteil erster Instanz auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Ladung erkannt habe.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat es denselben zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört.

Wenn man daher die auf dem Schiff verladene Menge von Gerste, Hafer und Heu erwägt und sich überlegt, daß das Schiff versucht hat, die gefährliche Route durch die Soyastraße zu nehmen, und sich dabei betrügerischer Mittel bedient hat, so wird es offenbar, daß die Ladung jedenfalls als Pferdefutter für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte, und es ist durchaus zutreffend, daß das Gericht erster Instanz dieselbe als Konterbande erachtet hat.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus“ auch im vorliegenden Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Da aber die Verhältnisse des Bestimmungsorts im „Neptunus“-Fall und im vorliegenden Fall von Grund aus verschieden sind, so ist es unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann. Demnach sind Punkt 1 und 2 der Berufung unbegründet.

2. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesem Ansuchen des Reklamanten nicht Folge leistete. Demnach ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Western Steamship Company, Nanaimo, Britisch Columbien, vertreten durch den Geschäftsführer John L. Howard.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache betreffend den englischen Dampfer „Wyefield" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des englischen Dampfers „Wyefield" erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Wyefield" steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist Victoria in Britisch Columbien und er ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt.

Der Dampfer hat auf Grund eines am 17. Dezember 1904 in San Francisco in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zwischen dem Reklamanten und Harry J. Hart in San Francisco abgeschlossenen Chartervertrags mit der Absicht, sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern, in San Francisco eine Ladung Pferdefutter, nämlich ungefähr 64 400 Sack Gerste, 900 Sack Hafer und 10 300 Bündel Heu geladen. Nach dem Konnossement sollte sich der Empfänger nach Order richten. Am 31. d. M. fuhr der Dampfer von San Francisco ab und versuchte die Soyastraße zu passieren, geriet aber in Treibeis. Er wandte nach Süden und wurde, als er mit einem Kurs durch die Tsugaru-Straße fuhr, der ihn nach Wladiwostok bringen mußte, am 30. Januar 1905 bei dem Vorgebirge Shiokubi von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Musashi" aufgebracht.

Von den Schiffspapieren geben das Konnossement und der Chartervertrag Wladiwostok als Reiseziel an, das Privatschiffsjournal und die Ausklarierungsbescheinigungen von San Francisco und Comox und der Gesundheitspaß geben jedoch eine Route über verschiedene Häfen nach Moji in Japan an und erwähnen den Bestimmungsort der gesamten Ladung Wladiwostok nicht. Auch im Ladungsverzeichnis steht „Moji über Comox" als Reise verzeichnet, nur an einer Stelle ist als Löschungsplatz der Ladung Wladiwostok eingetragen, und der Vertreter der Reklamation behauptet, daß der Kapitän nach Abreise von Comox diese Stelle, welche auf Moji gelautet habe, willkürlich umgeändert habe.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Musashi", Kapitänleutnants Yasumura Kaiichi, die Vernehmungsprotokolle des Genannten, des Kapitäns der „Wyefield", Alexander Watson, und des 1. Offiziers

Charles Harry Web, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Konnossement, das Ladungsverzeichnis, die Ausklarierungspapiere und den Gesundheitspaß.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Bei der diesmaligen Reise des zur Verhandlung stehenden Dampfers sei der Ausfahrtsort San Francisco, der letzte Bestimmungsort Moji in Japan gewesen. Dazwischen hätten Wladiwostok und andere bequem gelegene Häfen angelaufen werden sollen.

Es sei unbestreitbar, daß die Absendung der dem Charterer gehörigen Ladung von Gerste, Hafer und Heu nach Wladiwostok auch während des Krieges zwischen Japan und Rußland, weil auf einem neutralen Schiff geschehen, eine rechtmäßige Handlung sei. Auch seien die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffs alle in Ordnung, und man könne ihnen keine Fälschung vorwerfen.

Selbst wenn man daher einmal annehme, die Ladung sei Konterbande, so könne doch nach den völkerrechtlichen Prinzipien das Schiff nicht das Schicksal der Ladung teilen und der Strafe der Aufbringung verfallen. Dies erkenne auch die Japanische Seeprisenordnung an.

Es werde daher Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und ist mit allen Kräften bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher eine Ladung von Pferdefutter, wie die des zur Verhandlung stehenden Schiffes, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert wird, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselbe für den Kriegsgebrauch zu liefern war. Wenn man insbesondere auch die Menge der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs und die bei ihrer Beförderung angewandten betrügerischen Mittel, sowie die Aussagen des Kapitäns zusammenhält, so fallen die Zweifel, daß die Ladung für die feindlichen Truppen befördert wurde, mehr und mehr hinweg. Es ist daher mit Recht anzunehmen, daß die Ladung Konterbande ist.[1])

Das Schiff ist als ganzes nach Wladiwostok verchartert und es stand bereits in San Francisco bei Anfang der Reise fest, daß die gesamte Ladung in Wladiwostok gelöscht werden sollte. Trotzdem ist in dem Ladungsverzeichnis Moji als Reiseziel angegeben, und auch bei der Einwirkung des Ausklarierungsscheins und des Gesundheitspasses

[1]) II. Ziffer 2.

ist die Absicht, nach Wladiwostok zu gehen, verheimlicht und so Moji als Bestimmungsort eingetragen worden. Daß auf diese Weise der Anschein erweckt wurde, als ob die Ladung nach Moji in Japan bestimmt worden sei, genügt, um zu der Überzeugung zu kommen, daß nach einem betrügerischen Plan vorgegangen worden ist, der das Schiff der Aufbringung entziehen sollte. Daß in einigen Papieren Wladiwostok als Reiseziel bezeichnet worden ist, kann allein nicht die Tatsache, daß die anderen Papiere gefälscht sind, umstoßen und berechtigt nicht zu dem Schluß, daß das zur Verhandlung stehende Schiff sich keines betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht hat.

Der Vertreter der Reklamation bringt freilich vor, daß die Worte „über verschiedene Häfen nach Moji" in sich schlössen, daß die Reise über Wladiwostok habe gehen sollen und daß es sich in keiner Weise um eine Verheimlichung der Tatsache, daß das Schiff nach Wladiwostok habe fahren sollen, handele. Da es aber den tatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht, wenn man annimmt, daß für eine Reise von Amerika nach Moji die Worte „über verschiedene Häfen nach Moji" natürlich Wladiwostok in sich schlössen, so kann diesem Vorbringen des Reklamanten nicht beigepflichtet werden.

Kurz, das zur Verhandlung stehende Schiff „Wyefield" hat mit betrügerischen Handlungen Konterbande befördert.

Die völkerrechtliche Theorie und Praxis erkennen es aber an, daß solche Schiffe, bei denen betrügerisches Vorgehen vorliegt, mit ihrer Konterbandeladung eingezogen werden können.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Western Steamship Company in Nanaimo, Britisch Columbien.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Wyefield", welcher am 30. Januar 1905 in der Tsugarustraße von dem Kaiserlichen Kriegs-

[2]) V. § 44.

schiff „Musashi" aufgebracht worden ist, ein Urteil erlassen, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Wyefield" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, die Western Steamship Company, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Yokosuka auf Wegnahme des Dampfers „Wyefield" sei unzutreffend. Es werde Verwerfung desselben und Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei von dem Ladungseigentümer verschieden und habe nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen. Wenn daher auch die Ladung als Konterbande angesehen werden möge, so könne doch das Schiff nicht eingezogen werden.

2. Der einzige Grund, aus dem das Gericht erster Instanz die Wegnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes verfügt habe, sei der, daß

> das Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert habe und daß ein Schiff, welches sich solchen betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe, gleichviel ob dies unter Beteiligung und mit Wissen des Reeders geschehen sei oder nicht, mit seiner Konterbandeladung eingezogen werden müsse.

Um annehmen zu können, daß ein Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen habe, müsse unbedingt Beteiligung und Mitwissen des Reeders an dem betrügerischen Vorgehen vorliegen; derselbe müsse der Mittäterschaft schuldig sein. In dem vorliegenden Fall liege aber Mittäterschaft des Reeders ganz sicher nicht vor. Es sei daher unrechtmäßig, wenn das Urteil erster Instanz, ohne diese Tatsache zu prüfen, einfach annehme, daß bei dem Schiff betrügerisches Vorgehen vorliege, und entscheide, daß es mit seiner Ladung einzuziehen sei.

3. Um auf Grund von Anwendung betrügerischer Mittel die Strafe der Einziehung auferlegen zu können, genüge es nicht, daß in den Schiffspapieren lediglich der Bestimmungsort nicht angegeben sei, es sei vielmehr außerdem erforderlich, daß die Papiere hergestellt seien mit der Absicht, die im Kriege begriffene Marine bei der Visitierung und Durchsuchung zu täuschen und so der Aufbringung zu entgehen, und daß diese Marine auch wirklich dadurch getäuscht werden könne.

Es lägen aber keinerlei Anzeichen vor, daß die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffes in der Absicht hergestellt worden seien; auch sei es klar, daß mit ihnen der Zweck, der Aufbringung zu entgehen, nicht habe erreicht werden können.

Daher könne das Schiff nicht eingezogen werden.

4. Der Ausfahrtshafen des Dampfers sei San Francisco in Amerika, der letzte Bestimmungshafen Moji in Japan gewesen. Dazwischen haben Wladiwostok und andere bequem gelegene Häfen angelaufen werden sollen. Der von dem Absender Harry J. Hart in San Francisco abgeschlossene Chartervertrag habe bezweckt, das Schiff in Wladiwostok anlaufen zu lassen, um die ihm gehörige Ladung von Gerste, Hafer und Heu nach dort zu schaffen. Dies sei, weil das Schiff ein neutrales Fahrzeug sei, unbestreitbar eine rechtmäßige Handlung.

Wenn unter den Schiffspapieren der Chartervertrag und das Konnossement offen die Absicht, Wladiwostok anzulaufen, zum Ausdruck brächten und die übrigen Papiere, nämlich die Ausklarierungsbescheinigung, der Gesundheitspaß, das Ladungsverzeichnis und das Tagebuch eine Reise über verschiedene Häfen nach Moji angäben, so seien die Schiffspapiere alle in bester Ordnung und es gebe keinen Punkt, der auf Betrug hindeute. Wenn man, wie das Urteil erster Instanz, annehmen wolle, daß in der Ausklarierungsbescheinigung und den anderen Papieren Moji mit der Absicht, die Reise nach Wladiwostok zu verheimlichen, als Bestimmungshafen angegeben worden sei, so frage man sich vergebens, weshalb dann die wichtigsten Schiffspapiere, nämlich der Chartervertrag und das Konnossement, auf Wladiwostok lauteten, und es werde von selbst klar, daß die Absicht, die Bestimmung nach Wladiwostok zu verheimlichen, nicht bestanden haben könne. Es lägen daher bei dem zur Verhandlung stehenden Schiff keine Handlungen vor, welche man als betrügerisch bezeichnen könne.

5. Die japanische Seeprisenordnung stehe auf dem Standpunkt, daß Gerste, Hafer und Heu nur dann als Konterbande gälten, wenn es erwiesen sei, daß sie zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollten.

Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der in Frage stehenden Ladung, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Es sei daher unrechtmäßig, ohne weiteres anzunehmen, daß Gerste, Hafer und Heu, welche nicht absolute Konterbande seien, für den Kriegsgebrauch bestimmt seien. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok bestimmt sei und für den Friedensgebrauch habe

geliefert werden sollen. Demnach sei die Ladung keine Konterbande, und das Schiff, auf dem sie verladen sei, könne folglich nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, Uchida Shigenari und Yanagita Kunio, sind folgende:

1. Der Reklamant mache geltend, daß

   der Konterbandetransport des zur Verhandlung stehenden Schiffs nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel geschehen sei, das Schiff daher nicht eingezogen werden könne.

Aus dem Folgenden gehe indes klar hervor, daß betrügerische Mittel angewendet seien, und es sei völkerrechtliche Regel, daß in solchen Fällen, auch wenn der Eigentümer des Schiffs und der Ladung verschiedene Personen seien, das Schiff der Einziehung nicht entgehen könne.

a) Wenn, obwohl das Schiff das alleinige Ziel verfolgt habe, seine ganze Ladung nach Wladiwostok zu schaffen, in dem größten Teil der Schiffspapiere Moji, welches nur ein Anlaufshafen auf der Rückreise gewesen sei, als Bestimmungsort verzeichnet sei, so sei der Grund dafür einmal der, zu verhindern, daß sich bei seiner Abreise von San Francisco das Gerücht verbreitete, daß das Schiff nach Wladiwostok gehe. Sodann sei aber auch damit bezweckt gewesen, dadurch auf der Reise ein visitierendes Schiff, wenn möglich, zu täuschen.

b) Wenn, obwohl es von Anfang an bestimmt gewesen sei, daß die Ladung in Wladiwostok habe gelöscht werden sollen, in dem Ladungsverzeichnis stehe, daß sie in Moji zu löschen sei, so sei das die offenbarste Fälschung des Bestimmungsortes und diese sei mit Willen des Reeders oder seines Vertreters geschehen.

2. Der Reklamant bringe vor, daß

   die Fälschungen der Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffs ohne Beteiligung und Wissen des Schiffseigentümers geschehen sei.

Nach dem englischen Seehandelsrecht könne indes ein gewöhnlicher Charterer diese Papiere überhaupt nicht herstellen. Ferner kenne aber selbst die völkerrechtliche Wissenschaft bei Fälschung der Schiffspapiere keinen Unterschied in der Bestrafung je nachdem, ob der Reeder im guten Glauben sei oder nicht.

3. Der Reklamant sage,

   die Unwahrheiten in den Papieren des zur Verhandlung stehenden Schiffs könnten nur eine unbedeutende Fälschung darstellen.

Die Fälschung des Bestimmungsortes sei aber im Gegenteil die bedeutungsvollste und, wenn auch das Mittel sehr ungeschickt sei, so liege

doch darin kein Grund zur Nachsicht, um so weniger, als der Plan wohl vorbedacht gewesen sei und kein anderes Ziel verfolgt haben könne, als den Kaptor zu täuschen.

4. Das Reiseziel des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei Wladiwostok gewesen. Wenn demgegenüber Moji als Bestimmungsort bezeichnet und wenn angegeben worden sei, daß die für Wladiwostok bestimmte Ladung in Moji habe gelöscht werden sollen, so sei das ein unleugbarer Betrug. Wenn ferner der Vertreter der Reklamation behaupte, das Schiff sei von Anfang an nach Moji bestimmt gewesen, so habe er offenbar von dem, was ein Chartervertrag sei, keine Ahnung.

Aus diesen Gründen sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat es denselben zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört.

Wenn man daher die auf dem Schiff verladene Menge von Gerste, Hafer und Heu erwägt und sich überlegt, daß das Schiff versucht hat, die gefährlichste Route durch den Soyakanal zu nehmen, und sich dabei betrügerischer Mittel bedient hat, so wird es offenbar, daß die Ladung jedenfalls als Pferdefutter für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte, und es ist durchaus zutreffend, daß das Gericht erster Instanz dieselbe als Konterbande erachtet hat.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus", auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Da aber die Verhältnisse des Bestimmungsorts im „Neptunus"-Fall und im vorliegenden Fall von Grund aus verschieden sind, so ist es unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[3]) Auch das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist und, obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von San Francisco das Reiseziel Wladiwostok war, die Ausklarierungsbescheinigung, das Privatschiffsjournal und andere Schiffspapiere einen falschen Bestim-

---

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

mungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Da schon nach dem in Punkt 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffs unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt kein Bedürfnis vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Harry G. Hart, San Francisco, Californien, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Wyefield" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der Ladung des Dampfers „Wyefield", bestehend aus ungefähr 64 400 Sack Gerste, 10 300 Bündel Heu und 900 Sack Hafer entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist von dem Reklamanten versandt worden. Sie wurde auf Grund eines am 17. Dezember 1904 von dem Reklamanten mit der Reederei, der Western Steamship Company in Nanaimo in Britisch Columbien in San Francisco abgeschlossenen Chartervertrags auf dem englischen Dampfer „Wyefield" verladen, um nach Wladiwostok in Rußland befördert zu werden. In dem Privatschiffsjournal und den in San Francisco und Comox ausgestellten Ausklarierungsscheinen und Gesundheitspässen steht überall „über verschiedene Häfen nach Moji in Japan" und die Bestimmung der Ladung für Wladiwostok wird nicht offenbart. Nach dem Konnossement sollte der Empfänger sich nach Order bestimmen. Am 30. Januar 1905 wurde die Ladung auf der Reise nach Wladiwostok bei dem Shiokubi-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Musashi" mit dem genannten Dampfer zusammen beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Musashi", Kapitänleutnants Yasu-

mura Kaiichi, die Vernehmungsprotokolle des Genannten sowie des Kapitäns des Dampfers „Wyefield“, Alexander Watson, den Chartervertrag, das Konnossement, das Ladungsverzeichnis, das Privatschiffsjournal, den Gesundheitspaß und die Ausklarierungsbescheinigungen.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die Beförderung einer Ladung, wie der zur Verhandlung stehenden, durch einen neutralen Staatsangehörigen nach Wladiwostok, einem Hafen einer kriegführenden Macht, sei eine offene Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und unbestreitbar von dem Völkerrecht als eine erlaubte Handlung anerkannt werde.

Güter wie die zur Verhandlung stehenden seien ihrer Art nach keine absolute Konterbande, sondern könnten lediglich, wenn sie als Pferdefutter für die feindlichen Truppen bestimmt seien, als Konterbande angesehen werden. Ob die zur Verhandlung stehende Ladung aber als Pferdefutter an die feindlichen Truppen zu liefern gewesen wäre, sei eine Tatfrage. In dem vorliegenden Falle, wo der Bestimmungsort Wladiwostok sei, ein Hafen, welcher die Eigenschaften eines Handelshafens und eines Kriegshafens in sich vereinige, müsse ein besonderer Beweis vorliegen, nach dem man annehmen müsse, daß die Ladung zum feindlichen Kriegsgebrauch zu liefern gewesen sei. Andernfalls müsse angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok zu befördern gewesen sei. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend die im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 aufgebrachte „Neptunus“, dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies auch um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich als Pferdefutter für Truppenzwecke verwendbar sei.

Da die Ladung demnach keine Konterbande sei, so könne sie, wenn auch angenommen werde, daß sie ihrem Charakter nach feindlich sei, nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 nicht beschlagnahmt werden, weil sie unter neutraler Flagge verschifft sei.

Es werde daher Freigabe beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher eine Ladung von Pferdefutter, wie die zur Verhandlung stehende, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok be-

fördert wird, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselbe für den Kriegsgebrauch zu liefern war.

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus“-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils viel eher zur Bekräftigung der Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen von Wladiwostok viel mehr gleich.

Wenn man insbesondere auch die Menge der zur Verhandlung stehenden Ladung und die bei ihrer Beförderung angewandten betrügerischen Mittel sowie die Aussage des Kapitäns zusammenhält, so fallen die Zweifel, daß die Ladung für die feindlichen Truppen befördert wurde, mehr und mehr hinweg. Es ist daher mit Recht anzunehmen, daß die Ladung Konterbande ist. [1])

Daß aber Konterbande, wenn unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden kann, ist von der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 sowie von der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis anerkannt. [2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Harry J. Hart, San Francisco, Californien, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Wyefield“, welcher am 30. Januar 1905 in der Tsugarustraße von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Musashi“ aufgebracht worden ist, ein Urteil erlassen, in welchem auf Wegnahme der Ladung des Dampfers „Wyefield“ von un-

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

gefähr 64400 Sack Gerste, 10300 Bündel Heu und 900 Sack Hafer erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo, als Prozeßvertreter, die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Yokosuka auf Wegnahme der Ladung des Dampfers „Wyefield" sei unzutreffend. Es werde Verwerfung desselben und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach Wladiwostok, Rußlands einzigem Handelshafen im Osten, befördert worden und zu friedlichem Gebrauch bestimmt gewesen. Daher sei es unzutreffend, sie als Konterbande anzusehen.

2. Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Gerste, Hafer und Heu Konterbande seien. In der japanischen Prisenordnung sei aber als Prinzip anerkannt, daß sie nur als Konterbande gölten, wenn sie erwiesenermaßen zum Kriegsgebrauch des Feindes geliefert werden sollten. Aber wenn man selbst annehme, daß dies Prinzip mit den Grundsätzen des Völkerrechts in Einklang stehe, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung Wladiwostok, welches sowohl Rußlands einziger Kriegshafen wie auch sein einziger Handelshafen sei. Da an diesem Platz verschiedene Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen dort Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Gerste, Hafer und Heu, welche nicht absolute Konterbande seien, dorthin transportiert würden, nicht ohne weiteres schließen, daß diese für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt seien. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus"-Fall im Krieg zwischen England und Holland vom Jahre 1798 sei es billig, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen werde. Wenn das Gericht erster Instanz Wladiwostok als einen reinen Kriegshafen ansehe und es mit dem in dem „Neptunus"-Urteil erwähnten Kriegshafen Brest auf gleiche Stufe stelle, so sei das eine falsche Auffassung der Tatsachen; folglich sei auch die Präcedenzentscheidung nicht richtig angezogen.

Ferner übersehe das Urteil, daß auch heute noch, nach dem Ausbruch des Krieges mit Japan, in Wladiwostok der gewöhnliche Handelsverkehr wie früher ausgeübt werde, und sage, es sei eine bekannte Tatsache, daß der Handelsverkehr des genannten Hafens gesperrt sei.

Dies sei eine starke Entstellung der Tatsachen und man müsse daher behaupten, daß das Urteil, welches so mit dem Sachverhalt in Widerspruch stehe, unrechtmäßig sei.

3. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen in etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen. Nach dem kontinentalen Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber unter der Bedingung der Vergütung, das Beschlagnahmerecht und außerdem das Verkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den erwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Gerste, Hafer und Heu, die sowohl friedlichen als kriegerischen Zwecken dienten, wenn sie nach einem Platz, der Handels- und Kriegshafen sei, bestimmt wären, bedingungslos einziehe. Besonders weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen werde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, Uchida Shigenari und Yanagita Kunio, sind folgende:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung von Gerste, Hafer und Heu sei Pferdefutter. Die Praxis aller Länder und die Wissenschaft stimmten aber darin überein, daß Pferdefutter, wenn nach den Umständen des Bestimmungsorts anzunehmen sei, daß es für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden würde, als Kriegskonterbande anzusehen sei. Auch habe Japan sich in der Instruktion Nr. 1 des Marineministeriums vom Jahre 1904 [3]) diesem Prinzip angeschlossen.

Der Reklamant behaupte,

> die zur Verhandlung stehende Ladung sei zu friedlichem Gebrauch bestimmt und sei daher keine Konterbande,

doch bringe er dafür keinen Beweis vor.

a) Der Bestimmungsort des in Frage stehenden Schiffs sei Wladiwostok, der einzige Seezugang nach dem östlichen Rußland und der Endpunkt der Eisenbahn, welche die Sammelpunkte der feindlichen Armee passiere.

---

[3]) II.

b) Es befänden sich in Wladiwostok und seiner Umgebung viele Truppen, die unaufhörlich mit Kriegsrüstung beschäftigt seien.

c) Da der Verkehr mit Europa auf der sibirischen Eisenbahn sehr weit sei und die Transportfähigkeit der Bahn nicht ausreiche, so plane man Wladiwostok zum zentralen Stapelplatz für alle Materialien zu machen.

d) Auch nach der Menge und Art betrachtet, könne man nicht annehmen, daß die Ladung für die kleine Anzahl von Pferden, welche hie und da in der Bevölkerung gehalten würden, habe geliefert werden sollen.

e) Es lägen Anzeichen dafür vor, daß der Empfänger der Ladung im Bestimmungsort vorsätzlich unbestimmt gelassen sei, und daß man fälschlicherweise Moji als Bestimmungsort in die Schiffspapiere eingetragen habe, um nicht die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich zu lenken und um so der Aufbringung zu entgehen.

Alles dies lasse erkennen, daß der Zweck der Ladung der gewesen sei, von den feindlichen Truppen verbraucht zu werden.

Die Punkte 2 und 3 der Berufung seien lediglich eine Erweiterung des im Punkte 1 Gesagten und bedürfen keiner Erwiderung.

Aus diesen Gründen sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat es denselben zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Kriegsgerät, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dort hat fast ganz aufgehört. Wenn man daher die auf dem Schiff verladene Menge von Gerste, Hafer und Heu erwägt und sich überlegt, daß das Schiff versucht hat, die gefährlichste Route durch den Soyakanal zu nehmen und sich dabei betrügerischer Mittel bedient hat, so wird es offenbar, daß die Ladung sicher als Pferdefutter für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte, und es ist durchaus zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz dieselbe als Konterbande erachtet hat.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus“, auch in diesem Fall angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Da aber die Verhältnisse des Bestimmungsorts im „Neptunus“-Fall und im vorliegenden Fall von Grund aus verschieden sind, so ist es unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Daher sind Punkt 1 und 2 der Berufung unbegründet.

2. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Verkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesen Ansuchen des Reklamanten nicht Folge leistete.

Demnach ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Societa Anonima Ungherese di Armamento Maritimo Oriente in Fiume, Österreich-Ungarn, vertreten durch die Geschaftsführer L u i g i C o s u l i c h und E. C u n r a d i.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt A k i y a m a G e n z o, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den österreichisch-ungarischen Dampfer „Siam“ wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

U r t e i l s f o r m e l:

Es wird auf Wegnahme des österreichisch-ungarischen Dampfers „Siam“ entschieden.

T a t b e s t a n d u n d G r ü n d e:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Siam“ steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist Fiume in Österreich-Ungarn, und er ist ein Handelsschiff, welches die österreichisch-ungarische Flagge führt.

Der Dampfer lud auf Grund eines am 11. November 1904 von dem Reklamanten mit der Firma M a n n G e o r g e a n d C o. in London abgeschlossenen Chartervertrags mit der Bestimmung, sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern, in Cardiff, England, etwa 4100 Tons doppelt gesiebte Cardiffkohle. In dem Chartervertrag und dem Konnossement wurde Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungs-

ort angegeben, und der Empfänger sollte sich laut dem Konnossement nach Order bestimmen. Am 23. November desselben Jahres fuhr der Dampfer von Cardiff ab. In Hongkong erhielt er auf Grund seiner Angaben einen Ausklarierungsschein für Kiautschou, nahm aber bei Abreise von dort absichtlich einen Umweg und versuchte den Soyakanal zu passieren. Er geriet aber in Treibeis und wurde, als er mit einem südlichen Kurs fuhr, der ihn durch die Tsugarustraße nach Wladiwostok bringen mußte, am 31. Januar 1905 um 3 Uhr 50 Minuten nachmittags bei dem Erisuso-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama" aufgebracht.

Die Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Asama", Kapitänleutnants Ogura Yoshiaki, die Vernehmungsprotokllе des Genannten, des Kapitäns der „Siam", S. A. Xigga und des ersten Offiziers Jovanni Stipanowitsch, das Schiffszertifikat, das Tagebuch, den Chartervertrag, das Konnossement und die Ausklarierungsbescheinigung von Hongkong.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe am 11. November 1904 in London mit den Vertretern des in Glasgow, St. Vincent Street Nr. 127 wohnhaften Kaufmanns E. A. Grabowski, der Firma Mann, George & Co. in London, einen Chartervertrag abgeschlossen, nach dem das zur Verhandlung stehende Schiff zum Transport von Kohle von Cardiff in England nach Hongkong, Shanghai oder Kiautschou zur Verfügung zu stellen gewesen sei. Wenn das Schiff nach einem anderen als den in dem Chartervertrag benannten Bestimmungshäfen gereist sei, so sei das auf Maßnahmen des Charterers oder Absenders hin geschehen. Der Reeder habe sich daran nicht beteiligt und auch nicht darum gewußt. Da die Güter nicht im Eigentum des Reklamanten stünden, so könne das Schiff, wenn auch seine Ladung Konterbande sei, nicht mit diesem zusammen eingezogen werden.

Wenn in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort angeführt sei, so könnten freilich die Papiere dem Vorwurf der Unvollständigkeit nicht entgehen, man könne dies aber nicht ohne weiteres als Beweis für das Vorliegen betrügerischen Vorgehens erachten. Daß der Dampfer sich in Hongkong Ausklarierung nach Kiautschou habe geben lassen, sei lediglich zur Erleichterung der Reise geschehen. Daß dies nicht auf Grund eines betrügerischen Planes geschehen sei, um der Aufbringung zu entgehen, könne man auch daraus entnehmen, daß nach der Abreise von Hongkong in dem Tagebuch Wladiwostok als Reiseziel verzeichnet worden sei. Selbst wenn man aber annehme, es sei geschehen, um die Reise heimlich ausführen zu können, so sei dies eine Handlung des Charterers oder Absenders. Es liege dagegen kein Beweis vor, daß der Reeder darum gewußt habe.

Da die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Fall, wo sie nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaft sowohl eines Kriegs- als eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert und nicht für den Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend die im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 aufgebrachte „Neptunus" dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies um so mehr, als die Verwendbarkeit der Ladung sich nicht auf den Kriegsgebrauch beschränke, diese vielmehr auch ganz allgemein im Gewerbebetriebe verwandt werde.

Auch müsse man danach, daß der Dampfer in Erkenntnis, daß ein Passieren des Soyakanals unmöglich gewesen sei, durch die Tsugarustraße nach Kiautschou zu fahren beabsichtigt habe, um dort Order des Reeders oder des Charterers abzuwarten, zu der Entscheidung kommen, daß die Reise nach Wladiwostok aufgegeben gewesen sei, daher ein Transport von Konterbande nicht mehr vorgelegen habe.

Aus diesen Gründen werde eine Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte aufzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle oder Lebensmittel oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß mangels klaren Gegenbeweises angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1])

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus"-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils viel eher zur Bekräftigung der Annahme, daß die hier in Betracht kommende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von

[1]) II. Ziffer 2.

Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen von Wladiwostok vielmehr gleich.

Obwohl es bereits vor der Abfahrt von Cardiff bestimmt war, daß das Schiff nach Wladiwostok gehen sollte, gaben doch der Chartervertrag und das Konnossement die neutralen Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsort an. Auch noch bei der Abfahrt von Hongkong gab der Dampfer fälschlich Kiautschou als Reiseziel an und erhielt dementsprechende Ausklarierungspapiere. Von dort abfahrend, nahm er absichtlich einen Umweg, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen. Alles dies ist nicht anzusehen als entschuldbares Versehen oder als zur Erleichterung der Reise geschehen. Vielmehr muß man annehmen, daß es der wohlüberlegten List entsprungen ist, den Bestimmungshafen zu verheimlichen, um so der Aufbringung zu entgehen.

Wenn sich auch zufällig im Tagebuch nach der Abreise von Hongkong Wladiwostok als Bestimmungsort verzeichnet findet, so kann man nicht daraufhin allein die Fälschungen, die in den anderen Papieren ausgeübt sind, außer acht lassen und annehmen, das zur Verhandlung stehende Schiff habe sich keines betrügerischen Vergehens schuldig gemacht. Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Siam“ hat demnach unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert.

Die völkerrechtliche Wissenschaft und Praxis erkennt aber an, daß Schiffe, welche sich derartigen betrügerischen Vorgehens schuldig machen, gleichviel ob der Reeder hierbei beteiligt ist oder nicht, zusammen mit ihrer Konterbandeladung eingezogen werden können. [2])

Der Vertreter der Reklamation macht ferner geltend, daß anzunehmen sei, daß die Reise des zur Verhandlung stehenden Schiffs nach Wladiwostok aufgegeben gewesen sei. Da aber das Schiff von Anfang an die Absicht gehabt hatte, nach Wladiwostok zu gehen und auch bei dem Vorhaben, durch die Tsugarustraße zu fahren, den tatsächlichen Verhältnissen nach als selbstverständlich angenommen werden muß, daß das Schiff nach Passieren dieser Straße direkt nach dem genannten Bestimmungshafen gefahren sein würde, so kann man, solange noch das Schiff den Kurs nach Wladiwostok nicht unverkennbar verlassen hatte, wenn auch das Tagebuch auf Hongkong oder Kiautschou lautet, daraufhin nicht ohne weiteres zu der Überzeugung gelangen, daß die Reise nach Wladiwostok aufgegeben war. Vielmehr berechtigen die Position, der Kurs und die Tageszeit bei der Aufbringung des Schiffes durchaus zu der Annahme, daß es vorhatte, die Tsugarustraße im Dunkel der Nacht zu passieren und so seine von Anfang an beabsichtigte Reise nach Wladiwostok durchzuführen.

---

[2]) V. § 44.

Da aus den obigen Gründen der zur Verhandlung stehende Dampfer einzuziehen ist, so erübrigt es sich, auf die weiteren Punkte des Reklamanten einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Societa Anonima Ungherese di Armamento Marítimo Oriento in Fiume, Österreich-Ungarn, vertreten durch Luigi Cosulich und E. Cunradi.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den österreichisch-ungarischen Dampfer „Siam“, welcher am 31. Januar 1905 bei dem Erisu-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama“ aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des österreichisch-ungarischen Dampfers „Siam“ erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben Luigi Cosulich und E. Cunradi, die Vertreter des Reklamanten, der Societa Anonima di Armamento Maritimo Oriente, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Yokosuka auf Einziehung des Dampfers „Siam“ sei unzutreffend. Es werde Verwerfung desselben und Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei von dem Ladungseigentümer verschieden und habe nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen. Wenn daher auch die Ladung als Konterbande angesehen werden solle, so könne doch das Schiff nicht eingezogen werden.

Der einzige Grund, aus dem das Gericht erster Instanz die Wegnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs verfügt habe, sei der, daß

das Schiff unter Anwendung von betrügerischen Mitteln Kriegskonterbande befördert habe, und daß ein Schiff, welches sich solchen betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe, gleichviel ob dies unter Beteiligung und mit Wissen des Reeders geschehen sei oder nicht, mit seiner Konterbandeladung eingezogen werden müsse.

Die Strafe für Konterbandetransport sei, wenn die Konterbandeladung nicht im Eigentum des Reeders stehe, lediglich der Verlust an Zeit, Fracht und Kosten; die Strafe der Einziehung könne indes nicht auferlegt werden. Auch sei es ein Grundsatz des modernen Völkerrechts, daß, wenn die Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft sei, doch auch das Schiff nur eingezogen werden könne, wenn es klar erwiesen sei, daß der Reeder der Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen sei. Nicht nur England erkenne dies an, auch die japanische Prisenordnung stehe auf demselben Standpunkt.

Um annehmen zu können, daß ein Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen habe, müsse unbedingt Beteiligung und Mitwissen des Reeders vorliegen; derselbe müsse der Mittäterschaft schuldig sein. In dem vorliegenden Fall liege aber Mittäterschaft des Reeders ganz sicher nicht vor. Es sei daher unrechtmäßig, wenn das Urteil erster Instanz, ohne diese Tatsache zu untersuchen und ohne sich überhaupt darum zu kümmern, ob der Reeder bei dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei oder nicht, entschieden habe, daß das Schiff zusammen mit seiner Ladung einzuziehen sei.

3. Um auf Grund von Anwendung betrügerischer Mittel die Strafe der Einziehung auferlegen zu können, genüge es nicht, daß in den Schiffspapieren lediglich der Bestimmungsort nicht angegeben sei; es sei vielmehr außerdem erforderlich, daß die Papiere hergestellt seien mit der Absicht, die im Krieg begriffene Marine bei der Visitierung und Durchsuchung zu täuschen und so der Aufbringung zu entgehen, und daß diese Marine auch wirklich dadurch getäuscht werden könne. Daher könne das Schiff nicht eingezogen werden.

4. Der Reeder habe den zur Verhandlung stehenden Dampfer zum Transport von Kohle an den Ladungseigentümer vermietet, und im Chartervertrag seien Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsorte festgesetzt worden. Der Reeder habe daher von einer Fahrt nach einem anderen Orte nichts gewußt.

Was den Charakter und die Wirkung des in Frage stehenden Chartervertrags angehe, so sei dieser Vertrag nach dem Rechte Englands, wo er abgeschlossen sei, auszulegen. Nach dem englischen Recht habe aber der Vertrag den Charakter einer Sachmiete, und man müsse annehmen, daß der Besitz und die Verfügungsgewalt über das Schiff

für die Zeit auf den Charterer übergegangen seien. Aber auch wenn man in dem vorliegenden Chartervertrag lediglich einen gewöhnlichen Transportvertrag erblicke, so sei es doch offenbar, daß der Wille des Reeders über die in dem Vertrag bezeichnete Reise nicht hinausgereicht habe. Wenn daher der Charterer heimlich dem Kapitän Order gegeben habe, nach Wladiwostok zu gehen, und der Kapitän diesen Befehl ausgeführt habe, könne man nicht behaupten, daß der Reeder an diesem Vorgehen beteiligt sei und sich bei dem Konterbandetransport in Mittäterschaft gesetzt habe. Auch nach den gewöhnlichen Rechtsbegriffen könne, wenn auch der Kapitän als Stellvertreter des Reeders gelte, dieser doch für willkürliche Handlungen des Kapitäns, welche außerhalb von dessen gewöhnlichen Befugnissen lägen, nicht haftbar gemacht werden. Um so mehr müsse das gelten, wenn es sich um einen Kriegskonterbandetransport unter Anwendung betrügerischer Mittel handele, da eine solche Handlung eine Verletzung des Völkerrechts sei.

Aus diesen Gründen könne den Reeder selbstverständlich für keinerlei Eintragungen in die Schiffspapiere, abgesehen von dem Chartervertrag, die Verantwortung treffen. Selbst einmal angenommen, es wären fälschliche Eintragungen in die Schiffspapiere gemacht, so könne doch dem Reeder, solange nicht der Beweis seiner Mittäterschaft vorliege, die Verantwortung hierfür nicht auferlegt werden.

5. Der Charterer habe dem Kapitän bei der Abreise Order gegeben, wenn bei Ankunft in Hongkong andere Order nicht eingehe, mit beliebigem Kurs nach Wladiwostok zu fahren. Wladiwostok sei demnach zur Zeit der Abreise noch nicht als Bestimmungsort festgesetzt gewesen. Erst nach Ankunft in Hongkong, als keine andere Order vorgelegen habe, sei Wladiwostok zum Bestimmungsort gemacht worden. Daher sei darin, daß in dem im Ausfahrtshafen hergestellten Konnossement und den Ausklarierungspapieren Hongkong oder Kiautschou als Bestimmungshäfen verzeichnet worden seien, durchaus nichts Verdächtiges zu erblicken, und man könne daraus nicht schließen, daß die Papiere auf einen falschen Bestimmungsort ausgestellt worden seien in der bösen Absicht, dadurch der Aufbringung durch die kriegführende Macht zu entgehen.

Wenn der Dampfer sich in Hongkong Ausklarierung für Kiautschou beschafft habe, so sei das lediglich in der Befürchtung geschehen, daß zurzeit die englischen Behörden die Reise nach Wladiwostok verweigern würden. Wenn der Dampfer genötigt gewesen wäre, um Ausklarierung nach Wladiwostok zu bitten, so hätte er bei der Abreise Schwierigkeiten erfahren, welche er gescheut habe. So habe er, lediglich um seine Abfahrt zu erleichtern, den Behörden gegenüber eine falsche Meldung gemacht. Daß dies nicht geschehen sei, um der Aufbringung durch die japanischen Kriegsschiffe zu entgehen, gehe auch daraus klar hervor,

daß in dem Tagebuch nach der Abreise von Hongkong Wladiwostok als Reiseziel angegeben sei.

6. Der Dampfer habe freilich anfangs die Absicht gehabt, nach Wladiwostok zu fahren, aber erkannt, daß es unmöglich gewesen sei, die Soyastraße wegen des Treibeises zu passieren. Wie aus dem Tagebuch hervorgehe, hätten dann der Kapitän und die Offiziere nach Beratung die Reise nach Wladiwostok aufgegeben und Kurs auf Kiautschou genommen, um dort die Order des Reeders oder des Charterers abzuwarten. Daß der Dampfer bei dieser Fahrt nach Kiautschou seinen Weg durch die Tsugarustraße habe nehmen wollen, sei durchaus unverdächtig, da dies die gewöhnlich von Seeleuten benutzte, nächste Route sei.

Das Gericht erster Instanz habe aber die Eintragungen in das Tagebuch gänzlich außer acht gelassen und sich darum, daß die Fahrt nach Wladiwostok aufgegeben gewesen sei, nicht gekümmert. Vielmehr habe es willkürlich entschieden, daß das Schiff auch nach Passieren der Tsugarustraße nach seinem ursprünglichen Ziel, Wladiwostok, habe fahren wollen.

Wenn es auch feststehe, daß ein Schiff mit einer Ladung, die als Konterbande anzusehen sei, nach einem feindlichen Hafen habe fahren wollen, so könne doch weder Schiff noch Ladung eingezogen werden, wenn sie, nachdem die anfängliche Absicht aufgegeben worden sei, auf der Fahrt nach einem anderen Hafen beschlagnahmt würden. Das tue auch das Beispiel der Entscheidung in dem „Imina"-Fall dar. Das genannte Schiff habe im Jahre 1800 während des englisch-holländischen Kriegs mit Schiffsbaumaterial nach Amsterdam fahren wollen, sei aber, als es von der Blockade dieses Platzes erfahren habe, nach dem neutralen Hafen Emden gesteuert. Auf dieser Reise sei es von einem englischen Kriegsschiff aufgebracht worden. Das Ergebnis der Prisenuntersuchung sei das gewesen, daß schließlich Schiff wie Ladung freigelassen und den Eigentümern zurückgegeben worden seien.

7. Die japanische Prisenordnung stehe auf dem Standpunkt, daß Kohle nur als Konterbande gelte, wenn es erwiesen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der in Frage stehenden Ladung nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Es sei daher unrechtmäßig, ohne weiteres anzunehmen, daß dorthin bestimmte Kohle, welche keine absolute Konterbande sei, für den Kriegsgebrauch bestimmt sei. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall im englisch-holländischen Kriege vom Jahre 1798 angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok

bestimmt gewesen sei und für den friedlichen Gebrauch habe geliefert werden sollen.

Demnach sei die Ladung keine Konterbande und das zur Verhandlung stehende Schiff könne daher nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari, sind folgende:

1. Schon vor der Abreise des zur Verhandlung stehenden Schiffs von Cardiff in England sei Wladiwostok als Bestimmungsort festgesetzt worden. In dem Chartervertrag und dem Konnossement seien jedoch die neutralen Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsorte angegeben. Auch noch bei der Abfahrt von Hongkong sei fälschlich Kiautschou als Bestimmung angegeben und eine entsprechende Ausklarierung bewirkt worden. Nach der Abreise von dort habe der Dampfer absichtlich einen Umweg genommen, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen. Alles das sei weder auf entschuldbares Versehen zurückzuführen noch auf die Absicht, die für die Reise bequemere Route zu nehmen. Vielmehr sei die Verheimlichung des Bestimmungsortes eine List, durch welche man der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen gehofft habe.

Es sei bekannt, daß Wladiwostok, der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffs, zurzeit Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und der Hauptstützpunkt für seine Flotte sei. Seit dem Kriege habe die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und häufe dort mit allen Kräften Kohle, Kriegswaffen und -gerät sowie sonstige Kriegsbedarfsartikel an. Der gewöhnliche Handelsverkehr habe dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher nach diesem Platz Kohle befördert werde, so sei es billig, mangels klaren Gegenbeweises anzunehmen, daß sie für den Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Besonders im vorliegenden Falle, wo die Ladung doppelt gesiebte Cardiffkohle sei, wie sie im Osten ausschließlich von der Kriegsmarine verwendet werde, müsse man mit Recht annehmen, daß sie sicher für den Kriegsgebrauch zu liefern gewesen und daher Konterbande sei.

Da demnach das zur Verhandlung stehende Schiff zur Beförderung von Konterbande unter Verwendung betrügerischer Mittel gedient habe, so könne es nach völkerrechtlichen Regeln, gleichgültig ob der Reeder an dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei oder nicht, mitsamt seiner Konterbandeladung der Einziehung nicht entgehen.

2. Es sei schon vor der Abreise des Schiffs von Cardiff bestimmt gewesen, daß es nach Wladiwostok habe fahren sollen. Obwohl aber der Reeder dem Kapitän in Cardiff Order gegeben habe, nach Wladiwostok zu fahren, fänden sich doch in dem Chartervertrag, von dem man nur annehmen könne, daß er unter Mitwirkung des Reeders hergestellt worden sei, Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestim-

mungsorte verzeichnet. Demnach müßten die Eintragungen in die Schiffspapiere als betrügerisch betrachtet werden. Selbst aber einmal angenommen, der Reeder sei an der Fälschung der Schiffspapiere nicht beteiligt gewesen, so machten doch die völkerrechtliche Wissenschaft und Praxis im Falle, daß ein Schiff unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande befördere, keinen Unterschied in der Strafe, je nachdem, ob der Reeder Mittäter sei oder nicht.

3. Die Fälschung des Bestimmungsorts sei in ihrer Wirkung am schädlichsten, und das Schiff habe den Versuch, mit großem Umweg die Soyastraße zu passieren, in keiner anderen Absicht gemacht, als um durch diese List der Aufbringung zu entgehen. Daher sei es recht, daß das Schiff, weil es sich betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe, der Strafe der Einziehung verfalle.

4. Es sei zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz angenommen habe, daß

> das zur Verhandlung stehende Schiff zur Zeit der Aufbringung seine Route nach Wladiwostok noch nicht aufgegeben gehabt habe, daß vielmehr aus der Position, dem Kurs und der Zeit geschlossen werden müsse, daß es vorgehabt habe, zur Nachtzeit die Straße von Tsugaru zu passieren und seine anfängliche Absicht, nach Wladiwostok zu fahren, zur Ausführung zu bringen.

Die Punkte 4, 5 und 7 erforderten keine Erwiderung, und die Berufung müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört.

Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmte Steinkohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte und daher Kriegskonterbande sei. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenz-Entscheidung, betreffend die „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke

bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Der Reklamant bringt vor, der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Dampfers habe erkannt, daß das Passieren der Soyastraße unmöglich sein würde, und habe daher die Reise nach Wladiwostok aufgegeben. Er habe dann, wie sich aus den Eintragungen im Tagebuch ergebe, die Route nach der Tsugarustraße eingeschlagen, um den neutralen Hafen von Kiautschou zu erreichen. Deshalb seien das Schiff und die Ladung, entsprechend der Entscheidung in dem „Imina“-Fall, freizugeben. Das Schiff hat aber von der Abreise an nach Wladiwostok fahren wollen. Wenn es nun auch bei dem Versuch, die Soyastraße zu passieren, erkannt hat, daß dies nicht möglich war, und daher die Route nach der Tsugarustraße einschlug, so liegt doch diese Straße auch auf dem Wege nach Wladiwostok und das Schiff hatte daher seinen Kurs noch nicht ganz verlassen.

Der Kapitän beruft sich auf seine Eintragungen im Tagebuch und behauptet, er habe nach Kiautschou fahren wollen. Wenn man aber in Betracht zieht, daß die Mehrzahl der Schiffspapiere falsche Eintragungen enthält, so kann man dem Tagebuch nicht ohne weiteres Glauben schenken. Auch liegen sonst keinerlei Beweise vor, welche zu der Annahme berechtigen, daß die Reise nach Wladiwostok aufgegeben worden sei. Dagegen kann die eingeschlagene Route nicht als die für die Winterszeit geeignete Route nach Kiautschou bezeichnet werden, und es liegt auch kein Grund vor, weshalb das Schiff, wenn es nach Kiautschou fahren wollte, die Tsugarustraße wählen sollte, wo es am meisten den Störungen durch Visitierung und Durchsuchung seitens japanischer Kriegsschiffe ausgesetzt sein mußte. Es muß daher vielmehr angenommen werden, daß das Schiff nach Wladiwostok zu fahren vorhatte. Auch die Tatsache, daß andere Schiffe, welche in gleicher Charter und gleichem Eigentum standen und gleiche Ladung hatten, als sie die Soyastraße nicht passieren konnten, die Route durch die Tsugarustraße nahmen, um nach Wladiwostok zu gelangen, spricht für die Vermutung, daß auch das zur Verhandlung stehende Schiff, als es die Soyastraße nicht passieren konnte, in gleicher Weise versucht hat, durch die Tsugarustraße nach Wladiwostok zu gelangen. Der vorliegende Fall kann daher mit dem der „Imina“, welche ihre anfängliche Reiseroute gänzlich geändert hatte, nicht auf eine Stufe gestellt werden.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande

ist, eingezogen werden können.[3]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist, und, obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von England das Reiseziel Wladiwostok war, der Chartervertrag, das Konnossement und die Ausklarierungsbescheinigung einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Mann, George & Co., London, England, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Siam", S. A. Xigga.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des österreichisch-ungarischen Dampfers „Siam" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der auf dem österreichisch-ungarischen Dampfer „Siam" verschifften ungefähr 4106 Tons Cardiffkohle entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist von dem Reklamanten mit der Absicht, sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern, auf dem am 11. November 1904 gecharterten österreichisch-ungarischen Dampfer „Siam" verladen worden. Der Dampfer verließ Cardiff am 23. November desselben Jahres und fuhr über verschiedene Häfen nach

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

Wladiwostok. Er geriet indes, als er versuchte, die Soyastraße zu passieren, in Treibeis und wurde, als er mit einem südlichen Kurs fuhr, der ihn durch die Tsugarustraße nach Wladiwostok bringen mußte, am 31. Januar 1905, 3 Uhr 50 Minuten nachmittags, bei dem Erisuso-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama" mitsamt der zur Verhandlung stehenden Ladung beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Asama", Kapitänleutnants Ogura Yoshiaki, die Vernehmungsprotokolle des Genannten, des Kapitäns der „Siam", S. A. Xigga, und des ersten Offiziers, Jovanni Stipanowitsch, durch das Schiffszertifikat, das Tagebuch, den Chartervertrag und das Konnossement.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die von dem Reklamanten, einem neutralen Staatsangehörigen, unternommene Beförderung von Steinkohle nach Wladiwostok, einem Hafen einer kriegführenden Macht, sei eine öffentliche Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und unbestreitbar eine völkerrechtlich nicht anfechtbare Handlung sei.

Da Kohle keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Falle, wo Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaften sowohl eines Kriegs- als eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollte. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend die im englisch-holländischen Kriege im Jahre 1798 aufgebrachte „Neptunus", dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies auch um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich für den Kriegsgebrauch verwendbar sei, sondern auch ganz allgemein im Industriebetriebe verbraucht werde.

Daher sei es zutreffend, die zur Verhandlung stehende Ladung nicht als Konterbande anzusehen.

Besonders auch danach, daß der Dampfer, auf dem die zur Verhandlung stehende Ladung verschifft sei, in Erkenntnis, daß ein Passieren der Soyastraße unmöglich gewesen sei, durch die Tsugarustraße nach Kiautschou zu fahren beabsichtigt habe, um dort Order des Reeders oder des Charterers abzuwarten, müsse man zu der Entscheidung kommen, daß die Reise nach Wladiwostok aufgegeben gewesen sei und daß demnach die zur Verhandlung stehende Ladung keine Konterbande sei.

Aus diesen Gründen werde eine Entscheidung auf Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast ganz aufgehört. Wenn daher Kohle, Lebensmittel oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1]

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus“-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils vielmehr zur Bekräftigung der Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks vielmehr gleich.

Der Vertreter der Reklamation macht ferner geltend, daß anzunehmen sei, daß der Dampfer „Siam“, auf welchem die zur Verhandlung stehende Ladung verschifft sei, seine Reise nach Wladiwostok aufgegeben habe. Da aber das Schiff von Anfang an die Absicht hatte, nach Wladiwostok zu gehen, und auch bei seinem Vorhaben, durch die Tsugarustraße zu fahren, den tatsächlichen Verhältnissen nach als selbstverständlich angenommen werden muß, daß das Schiff nach Passieren dieser Straße direkt nach dem genannten Bestimmungsorte gefahren sein würde, so kann man, solange noch das Schiff den Kurs nach Wladiwostok nicht unverkennbar verlassen hatte, wenn auch das Tagebuch auf Hongkong oder Kiautschou lautete, daraufhin nicht ohne weiteres zu der Überzeugung gelangen, daß die Reise nach Wladiwostok aufgegeben war. Vielmehr berechtigen die Position, der Kurs und die Tageszeit bei der Aufbringung des Schiffes durchaus zu der Annahme, daß es vorhatte, die Tsugarustraße im Dunkel der Nacht zu passieren und so seine von Anfang an beabsichtigte Reise nach Wladiwostok durchzuführen.

---

[1] II. Ziffer 2.

Die Pariser Seerechtsdeklaration sowie die völkerrechtliche Theorie und Praxis nehmen aber an, daß Konterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden kann.[2])

Demnach ist die zur Verhandlung stehende Ladung einzuziehen, und es erübrigt sich, auf die übrigen Punkte des Reklamanten einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Mann, George & Co., London, England, vertreten durch den Kapitän des österreichisch-ungarischen Dampfer „Siam", S. A. Xigga.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku Unemecho Nr. 15.

Am 28. April 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den österreichisch-ungarischen Dampfer „Siam", welcher am 30. Januar 1905 bei dem Erisuso-Vorgebirge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Asama" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme der auf dem österreichisch-ungarischen Dampfer „Siam" verschifften ungefähr 4100 Tons Cardiffkohle erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat S. A. Xigga als Vertreter des Reklamanten, der Firma Mann, George & Co., durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Yokosuka auf Wegnahme der auf dem Dampfer „Siam" verschifften Steinkohle sei unzutreffend. Es werde Aufhebung desselben und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach Wladiwostok, Rußlands einzigem Hadelshafen im Osten, befördert worden und zu friedlichem Gebrauch bestimmt gewesen. Daher sei es unzutreffend, sie als Konterbande anzusehen.

---

[2]) V. § 43.

2. Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Kohle Konterbande sei. In der japanischen Seeprisenordnung[3]) sei jedoch als Prinzip anerkannt, daß sie nur als Konterbande gelte, wenn sie erwiesenermaßen zum Gebrauch des Feindes habe geliefert werden sollen. Aber wenn man selbst annehme, daß dies Prinzip mit den Grundsätzen des Völkerrechts übereinstimme, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung, Wladiwostok, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Da an diesem Platze alle Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen ihre Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Kohle, welche nicht absolute Konterbande sei, dorthin transportiert werde, nicht ohne weiteres schließen, daß diese für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt sei. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus“ im Kriege zwischen England und Holland vom Jahre 1798, sei es billig, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt angesehen werde.

Wenn das Gericht der ersten Instanz Wladiwostok als einen reinen Kriegshafen erkläre und es mit dem in dem „Neptunus“-Urteil erwähnten Kriegshafen Brest auf gleiche Stufe stelle, so sei das eine falsche Auffassung der Tatsachen. Folglich sei auch die Präcedenzentscheidung nicht richtig angezogen. Ferner übersehe das Urteil, daß auch heute noch nach dem Ausbruch des Kriegs mit Japan in Wladiwostok der gewöhnliche Handelsverkehr wie früher ausgeübt werde, und sage, es sei eine bekannte Tatsache, daß der Handelsverkehr des genannten Hafens gesperrt sei.

Während ferner Cardiffkohle in allen Ländern der Erde sowohl zum Kriegs- als Gewerbegebrauch verwandt werde, sage das Urteil erster Instanz, daß eine Ladung wie die zur Verhandlung stehende im Osten ausschließlich bei der Kriegsmarine zur Verwendung komme. Alles dies sei eine starke Entstellung der Tatsachen, und das Urteil sei widerrechtlich, weil es mit dem allgemeinen Sachverhalt nicht in logischem Einklang stehe.

3. Selbst einmal angenommen, die zur Verhandlung stehende Ladung sei Konterbande, so habe der Dampfer, wenn er auch unfraglich beabsichtigt habe, nach Wladiwostok zu fahren, doch unterwegs wegen Treibeises seine anfängliche Absicht geändert und die Reise nach dort aufgegeben. Er sei dann aufgebracht worden, während er nach dem neutralen Kiautschou gefahren sei. Daher könne man nicht sagen, daß die zur Verhandlung stehende Ladung auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen gewesen sei. Da die Ladung demnach gar nicht

[3]) V. § 14.

an den Feind habe gelangen können, so sei es klar, daß sie nicht für Konterbande angesehen und eingezogen werden könne.

Eine Präcedenz, welche den vorliegenden Fall gänzlich decke, sei der Fall der in dem englisch-holländischen Kriege im Jahre 1800 aufgebrachten „Imina“. Der Fall sei folgender: Der genannte Dampfer [1]) sei während des englisch-holländischen Krieges mit Schiffbaumaterialien nach Amsterdam gefahren, habe aber, als er von der über diesen Hafen verhängten Blockade erfahren habe, seine Reise geändert und sei nach dem neutralen Emden gereist. Auf der Fahrt dorthin sei er von einem englischen Kriegsschiff aufgebracht worden. In der Begründung des Prisenurteils über das Schiff heiße es:

> Die „Imina“ habe ihre anfängliche Absicht geändert gehabt und sei im Begriff gewesen, nach einem neutralen Hafen zu fahren. Da hieraus rechtlich kein Vorwurf gemacht werden könne, so könnte weder Schiff noch Ladung eingezogen werden, sie seien vielmehr ungesäumt dem Eigentümer zurückzugeben.

Wenn man den Inhalt dieses Urteils auf den vorliegenden Fall anwende, so liege es auf der Hand, daß weder Schiff noch Ladung eingezogen werden könne. Es sei daher unrechtmäßig, wenn das Urteil erster Instanz diesen Präcedenzfall ignoriere und auf Einziehung des Schiffs sowohl wie der zur Verhandlung stehenden Ladung erkenne.

4. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen in etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen. Nach dem kontinentalen Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber unter der Bedingung der Vergütung das Beschlagnahmerecht und außerdem das Vorkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den erwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Kohle, die sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken diene, wenn sie nach einem Platz, der Handels- und Kriegshafen sei, bestimmt wäre, bedingungslos einziehe. Besonders weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wün-

[1]) „Dampfschiff“ dürfte ein leichter Anachronismus sein.

schenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen werde.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari, sind folgende:

Der Reklamant habe dafür, daß die zur Verhandlung stehende Ladung zu friedlichem Gebrauch geliefert werden solle, keinerlei Beweis erbracht.

Wladiwostok sei nun zurzeit Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und der Hauptstützpunkt für seine Flotte. Seit dem Kriege mit Japan habe die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sei mit allen Kräften bestrebt, dort Kohle, Kriegswaffen und -gerät und sonstige Kriegsbedarfsgegenstände anzuhäufen. Es sei bekannt, daß der gewöhnliche Handelsverkehr dort fast gänzlich aufgehört habe. Wenn daher Kohle und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig sei, nach Wladiwostok befördert würden, so sei es billig, mangels klaren Gegenbeweises anzunehmen, daß dieselben für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Dies gelte besonders auch bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus doppelt gesiebter Cardiffkohle bestehe, wie sie im Osten ausschließlich zum Kriegsgebrauch diene. Auch habe der Dampfer „Siam“, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, die List angewandt, seinen Bestimmungsort zu verheimlichen. Daraus könne man mit Recht folgern, daß die Kohle wirklich für den russischen Kriegsgebrauch zu liefern gewesen und daher Konterbande sei. Das Völkerrecht erkenne aber an, daß Konterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, der Einziehung nicht entgehen könne.

Die übrigen Berufungspunkte seien nur eine Erweiterung des ersten Punktes und bedürften daher keiner Erwiderung.

Aus diesen Gründen werde Verwerfung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Kriege mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Konterbande seien. Dies um so mehr, als die zur Verhandlung stehende Ladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür

vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle sicher für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Daher sind Punkt 1 und 2 der Berufung unbegründet.

2. Der Reklamant bringt vor, der Kapitän des Dampfers „Siam", auf den die zur Verhandlung stehende Ladung verschifft sei, habe erkannt, daß das Passieren der Soyastraße unmöglich sein würde und habe daher die Reise nach Wladiwostok aufgegeben. Er habe dann, wie sich aus den Eintragungen in dem Tagebuch ergebe, die Route nach der Tsugarustraße eingeschlagen, um den neutralen Hafen von Kiautschou zu erreichen. Deshalb seien das Schiff und die Ladung, entsprechend der Entscheidung in dem „Imina"-Fall, freizugeben. Das Schiff hat aber von der Abreise an nach Wladiwostok fahren wollen. Wenn es nun auch bei dem Versuch, die Soyastraße zu passieren, erkannte, daß dies nicht möglich war, und daher die Route nach der Tsugarustraße einschlug, so liegt doch diese Straße auch auf dem Weg nach Wladiwostok und das Schiff hatte daher seinen Kurs nach Wladiwostok noch nicht ganz verlassen.

Der Kapitän beruft sich auf seine Eintragungen im Tagebuch und behauptet, er habe nach Kiautschou fahren wollen. Wenn man aber in Betracht zieht, daß die Mehrzahl der Schiffspapiere falsche Eintragungen enthält, so kann man dem Tagebuch nicht ohne weiteres Glauben schenken. Auch liegen sonst keinerlei Beweise vor, welche zu der Annahme berechtigen, daß die Reise nach Wladiwostok aufgegeben worden sei. Dagegen kann die eingeschlagene Route nicht als die für die Winterszeit geeignete Route nach Kiautschou bezeichnet werden, und es liegt auch kein Grund vor, weshalb das Schiff, wenn es nach Kiautschou fahren wollte, die Tsugarustraße wählen sollte, wo es am meisten den Störungen durch Visitierung und Durchsuchung seitens japanischer Kriegsschiffe ausgesetzt sein müßte. Es muß daher vielmehr angenommen werden, daß das Schiff nach wie vor nach Wladiwostok zu fahren vorhatte. Auch die Tatsache, daß andere Schiffe, welche in gleicher Charter standen und gleiche Ladung hatten, als sie die Soyastraße nicht passieren konnten, die Route durch die Tsugarustraße nahmen, um nach Wladiwostok zu gelangen, spricht für die Vermutung, daß auch das zur Verhandlung stehende Schiff, als es die

Soyastraße nicht passieren konnte, in gleicher Weise versucht hat, durch die Tsugarustraße nach Wladiwostok zu gelangen. Der vorliegende Fall kann daher mit dem der „Imina", welche ihre anfängliche Reiseroute gänzlich geändert hatte, nicht auf eine Stufe gestellt werden.

Daher ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

3. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesem Ansuchen des Reklamanten nicht Folge leistete.

Daher ist auch Punkt 4 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In Sachen des am 7. Februar 1905, 3 Uhr nachmittags in der Straße von Tsugaru von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Matsushima" beschlagnahmten Dampfers „Eastry" wird nach stattgehabter Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der englische Dampfer „Eastry" und seine gesamte Ladung von 3725 Tons Steinkohlen werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der Heimatshafen des genannten Dampfers ist West Hartlepool, es steht im Eigentum des in Durham, West Hartlepol, wohnhaften englischen Staatsangehörigen William John Sivewright und ist ein Stahldampfer von 1924.27 Register Tons. Er ist, ausgerüstet mit falschen Papieren, mit einer Ladung von Cardiffkohlen in dem letzten Drittel des November 1904 nach Wladiwostok gefahren und wurde auf seiner Rückfahrt von dort am 8. Dezember desselben Jahres in der Nähe der Straße von Tsushima von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Tsushima" visitiert. Danach fuhr er über Moji und Wusung nach Hongkong. Während er dort lag, wurde er von der Firma Dodwell

& Co. in Yokohama am 20. Januar 1905 für eine Reise von Muroran nach Singapore gechartert. Er fuhr am 21. desselben Monats von Hongkong ab und traf am 1. Februar in Muroran ein. Dort nahm er 3725 Tons von der Hokkaido Tanko Tetsudo Kaisha für Peterson, Simons & Co. in Singaporee und 560 Tons für den Reiseverbrauch des Dampfers bestimmte Yubari-Kohlen an Bord. Am 7. Februar um 8 Uhr vormittags fuhr er mit Bestimmung nach Singapore von Muroran ab, wurde jedoch in der Nähe der Tsugarustraße auf 41° 43' n. Br. und 141° 5' ö. L. von dem Kaiserlich japanischen Kriegsschiff „Matsushima" visitiert und am selben Tage 3 Uhr nachmittags unter dem Verdacht, Konterbande nach Wladiwostok zu führen, mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die von dem stellvertretenden Offizier des Kommandanten der „Matsushima", Kapitänleutnant Taira Saneo, eingereichte Aussageschrift über die Aufbringung des Dampfers „Eastry", die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Eastry", W. T. Horsfield, und des O. M. Poole von der Firma Dodwell & Co. in Yokohama, ein von dem Kommandanten der „Matsushima" an den mit dem Fall beauftragten Rat des Prisengerichts gerichtetes Telegramm, das Schiffszertifikat, das Schiffsjournal und den Chartervertrag des genannten Dampfers.

Der Kommandant der „Matsushima" hat den zur Verhandlung stehenden Dampfer beschlagnahmt, weil derselbe früher mit falschen Papieren Konterbande nach Wladiwostok geführt hatte und weil er daraus, daß der Dampfer nicht den mittleren, sondern einen an der Küste entlang führenden Kurs durch die Straße von Tsugaru nahm, schloß, daß das Reiseziel Singapore nur vorgegeben sei und der Dampfer, wie das vorige Mal, mit gefälschten Schiffspapieren nach Wladiwostok zu fahren vorhabe.

Die genaue Prüfung der an Bord befindlichen Schiffspapiere sowie die Vernehmung der Interessenten durch das Prisengericht hat jedoch ergeben, daß die Charterer für die frühere und für diese Reise verschiedene Personen sind. Dazu ist es unzweifelhaft erwiesen, daß die an Bord befindliche Ladung von Kohlen von der Hokkaido Tanko Tetsudo Kaisha für Peterson, Simons & Co. bestimmt sind und daß auch der Bestimmungshafen des Dampfers Singapore ist. Die diesmalige Reise des Dampfers kann also nicht als zum Zwecke von Konterbandetransport unternommen angesehen werden, und es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Gegegeben am 12. Februar 1905 im Prisengericht zu Yokosuka nach Einsichtnahme des Schriftsatzes des Staatsanwalts beim Prisengericht in Yokosuka.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Deutsche Levante-Linie A. Ges. zu Hamburg, Deutschland, vertreten durch die Direktionsmitglieder Charles Edward John Campbell und Georg Christian Dressen, sowie die Firma Kunst & Albers zu Hamburg, Deutschland.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro zu Tokio, Kyobashiku, Tsukiji Ichome Nr. 14.

In der Prisensache, betreffend den deutschen Dampfer „Paros" und seine Ladung wird, nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des deutschen Dampfers „Paros" sowie der nachstehend aufgeführten, zur Ladung des Dampfers gehörigen Güter erkannt:

Ware	Menge	Einheit
Eisensplinte	387	Kisten
Bindfaden	43	„
Eisendraht	230	Faß
Stahltrossen	580	Rollen
Linoleum	25	Kisten
Fensterglas	600 (1 Kiste etwas beschädigt)	„
Wagen	250	Kisten
Lötmetalle	81	„
Eisenwaren	10	„
Gummiwaren	60	„
Fabrikate	29	Kolli
Pumpen	37	Kisten
Feldschmieden	51	„
Kupfer	5842	Barren
Zinkblech	92	Faß
„	132	Kisten
Verzinkter Stahl	16	„
Dampfdruckmesser	1	„
Schlösser	13	„
Sägen	2	„
Hanfschläuche	100	„
Bratspills	300	Stück
Eisennägel	5300	Kisten
Eisenschrauben	34	„
Putzbaumwolle	739	Kolli
Hammer	10	Faß
Spaten, Hammer	53	„
Kupfervitriol	660	Kisten
Soda	500	Kannen
Teertuch	17	Kolli
Kupferrohre	12	Kisten
Kupferblech	15	„
„	52	Stück
Kupfer- und Messingblech	49	Stück
Messingblech	18	„
Milch	300	Kisten
Chokolade	1	Kiste
Kindernahrungsmehl	20	Kisten
Butter	40	„
Käse	41	„
Sardinen	100	„
Gelatine	5	„
Cigarren	5	„
Wurzel von Stemone sessilifolia	10	„
Gesalzene Gemüse	226	„
Champagner	583	„
Likör	120	„
Cognac	150	„
Rum	30	„
Lukentransportvorrichtung	1	Kiste
Stützpfeiler	2	Stück
Treppenstufen und Geländer	33	Kolli
Rotationstüren	5	Kisten
Porzellan	8	„
Photographische Chemikalien	1	Kiste
Kaffeemühlen	1	„
Muster von Putzbaumwolle	1	„
Muster von Katalogen	2	Kisten
Pelze und Muster	1	Kiste
Verschiedenes (Beipackwaren)	1	„
Linoleum-Proben	1	„

Milchpulver	3 Kisten	Steinsalz	6100 Sack
Mineralwasser . . .	5 „	Leere Säcke	1 Ballen
Kuchen	1 Kanister	Bindfaden und Nadeln	1 „
Hafermehl	5 Kisten	Eisenblech	170 „
Gerste	25 „	Talkumpackungen . .	291 „
Pflaumen	13 „	Asbestplatten . . .	25 Kisten
Kartoffelmehl . . .	13 „	Oliven	25 „
Kirschen	3 „	Farbstoffe	100 „
Krollhaar	10 Ballen	Eisenrohre	4561 Bund
Pflanzenhaar . . .	100 „	„	7767 Stück
Birnen	50 Kolli	Spiritus	500 Faß
Getrocknete Äpfel . .	50 Kisten	Cement	195 Kisten
Leder	65 Ballen	Kaffee	20 „

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Paros" steht im Eigentum des Reklamanten, der Aktiengesellschaft Deutsche Levante-Linie in Hamburg, sein Heimatshafen ist Hamburg in Deutschland. Er ist ein Handelsdampfer und führt die deutsche Flagge. Der Dampfer hatte auf Grund eines am 26. Oktober 1904 zu Hamburg zwischen dem Reklamanten, Deutsche Levante-Linie, einerseits und der Firma Pinkernelle als Vertreter der Reklamanten Kunst & Albers anderseits abgeschlossenen Chartervertrags die in der Urteilsformel angegebenen, der Firma Kunst & Albers gehörigen Waren in Hamburg geladen, um dieselben nach Wladiwostok zu befördern. In dem Chartervertrag, im Ladungsverzeichnis, im Konnossement und auf der Außenseite einer großen Anzahl der zur Ladung gehörigen Kisten ist Hongkong als Reiseziel angegeben. Als Empfänger ist im Konnossement die Firma Melchers in Hongkong angegeben. Der Dampfer brach am 24. November 1904 von Hamburg auf und traf am 15. Januar 1905 zu Labuan im englischen Gebiet der Insel Borneo ein. Den dortigen Behörden gab der Dampfer fälschlich Hongkong als Reiseziel an und erhielt entsprechende Ausklarierung sowie einen Gesundheitspaß. Am 19. Januar verließ der Dampfer den Hafen von Labuan und nahm absichtlich einen Umweg, fuhr durch die Straße von Surigao und versuchte, im Privatschiffsjournal und in dem Tagebuch immer fälschlich Hongkong als Reiseziel angebend, durch die Soyastraße heimlich nach Wladiwostok zu kommen. Auf dieser Fahrt wurde der Dampfer am 10. Februar 1905 am frühen Morgen in der Nähe der Insel Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" gesichtet und am Nachmittag desselben Tages von dem genannten Kriegsschiff aufgebracht.

Diese Tatsachen ergeben sich aus der Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Kapitänleutnants Abe Sampei, aus den Vernehmungsprotokollen des Genannten, des Kapitäns des Dampfers „Paros", Paul Niemann, des ersten Offiziers Ernst

Junge, des Prokuristen der Filiale der Firma Kunst & Albers zu Nagasaki, August Gese, aus den Abschriften der von der Firma Kunst & Albers an den vorgenannten August Gese gerichteten Briefe. aus dem Schiffszertifikat, dem Privatschiffsjournal, dem Tagebuch, dem Chartervertrag, der Musterrolle, dem Konnossement, dem Ausklarierungsschein des Hafens von Labuan und dem Gesundheitspaß.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Dampfer „Paros" stehe im Eigentum der deutschen Aktiengesellschaft Deutsche Levante-Linie zu Hamburg, die Ladung gehöre der ebenfalls zu Hamburg ansässigen deutschen Firma Kunst & Albers, Empfänger der Ladung sei die Filiale der genannten Firma in Wlodiwostok gewesen. Diese Firma habe über 20 Zweigniederlassungen und importiere außer nach Rußland auch nach China und Japan Waren. Die Ladung des Schiffes habe aus Waren bestanden, wie sie die Firma alljährlich in den verschiedenen Plätzen, wo sie Handel treibe, einzuführen pflege. Die Firma habe nicht die Absicht gehabt, durch die Warenzufuhr die Kriegsbereitschaft des Feindes zu erhöhen, es handele sich auch bei der überwiegenden Mehrzahl der Güter nicht um Kriegskonterbande, und selbst wenn man annehme, daß auch die eine oder andere Ware dabei gewesen sei, welche als Kriegskonterbande betrachtet werden könne, so fehle es doch an einem Grund zur Wegnahme, weil der Zweck der Einfuhr nicht die Zufuhr von Kriegskonterbande gewesen sei, vielmehr diese Einfuhr lediglich im Verlauf des regelmäßigen Handelsbetriebes der Gesellschaft bewirkt worden sei.

Nach den Bestimmungen der Artikel 2 und 3 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 müßten Schiff und Ladung freigegeben werden. Dazu komme, daß Wladiwostok, seit es 1865 zum Freihafen erklärt worden sei, einen doppelten Charakter als Kriegs- und als Handelshafen habe. Es entspreche den völkerrechtlichen Präcedenzfällen, wenn die zur Verhandlung stehenden Güter, welche auf der Reise nach dem genannten Hafen begriffen gewesen seien, den Bestimmungen über relative Konterbande unterstellt und von der Beschlagnahme befreit würden. Auch würde geltend gemacht, daß die Eigentümer des Schiffes mit den Eigentümern der Ladung nichts gemein hätten. Das Schiff hätte bei der Abfahrt von Hamburg von dem Reklamanten und Reeder den Befehl erhalten, wenn angängig, seine Ladung nach Wladiwostok zu bringen, wenn aber über Wladiwostok die Blockade erklärt sein solle, sich nach Hongkong zu begeben. Aus diesem Grunde sei im Chartervertrag, im Ladungsverzeichnis, im Konnossement und auf den Kisten der Güter Hongkong als Bestimmungshafen angegeben worden, nicht etwa, weil man schon bei der Abreise von Hamburg in böser Absicht oder vorsätzlich betrügerische Mittel angewandt habe. Wenn der Kapitän des Dampfers im Hafen von Labuan unter der Angabe, das Reiseziel

des Dampfers sei Hongkong, sich seinen Ausklarierungsschein und seinen Gesundheitspaß habe ausstellen lassen, wenn er ferner während 21 Tagen vom Tage seiner Abfahrt von Labuan bis zum Tage seiner Aufbringung im Privatschiffsjournal und im Tagebuch Hongkong als Reiseziel angegeben habe, so sei das alles für den Fall geschehen, daß Wladiwostok, wie erwartet, blockiert sein würde, und man könne hierin nicht ein betrügerisches Vorgehen erblicken, auf Grund dessen man die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes als gerechtfertigt erklären könne. Kurz, die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes bestehe der Hauptsache nach nicht aus Kriegskonterbande, der Eigentümer des Schiffes sei mit dem Eigentümer der Ladung nicht identisch, das Schiff habe sich kein betrügerisches Vorgehen zu Schulden kommen lassen, aus welchem sich die Beschlagnahme rechtfertigen ließe. Aus diesen Gründen werde Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes und seiner Ladung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Ladung des Schiffs war nach Wladiwostok bestimmt. Unter der Ladung befanden sich Güter wie Zement, Feldschmiedegeräte, welche als Kriegsausrüstung aufzufassen sind, eiserne Platten von 1 mm bis 4 mm Stärke, eiserne Nägel, Asbestplatten, Lagermetall (white metal), Talkumpackung für Maschinen, Gummiwaren (Packung), Lötmetall, Stahltrossen, Linoleum, Kupferröhren, Eisenröhren, welche als Material zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und sonstigen Schiffen dienen, ferner Kupfervitriol, Zinkbleche, Messingbleche usw., welche sämtlich Arsenalmaterialien sind. Alle diese Waren sind absolute Kriegskonterbande und es bedarf gar keiner Ausführung darüber, daß diese nach dem Völkerrecht echte Prisenobjekte sind. Aber auch Eisendraht (Telephondraht), Steinsalz, Milch, Butter, Käse, Gerste und dergleichen sind unter den obwaltenden Umständen als Kriegskonterbande aufzufassen. Denn Wladiwostok ist Rußlands bedeutendster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt seiner Flotte. Seit dem Kriege mit Japan ist es zu einem Hauptetappenorte und zentralen Stapelplatz für die Kriegsvorräte gemacht worden. Da die Güter nach einem Platz, in dem der gewöhnliche Handelsverkehr fast gänzlich zum Stillstand gekommen ist, befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben zum Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Der Empfänger dieser Güter, die Firma Kunst & Albers, ist in gewöhnlichen Zeiten eine Lieferantin der russischen Regierung, es darf also mit Sicherheit angenommen werden, daß diese Waren nach ihrer Ankunft in Wladiwostok an die russische Regierung geliefert werden sollten. Die Waren sind also als Kriegskonterbande aufzufassen.[1])

---

[1]) II. Ziffer 1 und 2.

Der Vertreter der Reklamation hat behauptet, Wladiwostok sei gleichzeitig Kriegs- und Handelshafen und es entspreche den völkerrechtlichen Präcedenzfällen, wenn die zur Verhandlung stehenden Güter, welche auf der Reise nach dem genannten Hafen begriffen gewesen seien, den Bestimmungen über relative Konterbande unterstellt und von der Beschlagnahme befreit würden. Diese Behauptung entbehrt aber jeder glaubwürdigen Unterlage. Nach völkerrechtlicher Theorie und Praxis ist vielmehr, wenn Güter, die in die Kategorie der sogenannten bedingten Kriegskonterbande fallen, nach Plätzen eingeführt werden, die sich in denselben Umständen befinden wie gegenwärtig Wladiwostok, regelmäßig angenommen worden, daß dieselben Kriegskonterbande seien und eingezogen werden könnten.

Was nun die Waren wie Wagen und Kuchen anbelangt, so sind sie freilich ihrer Art nach keine Konterbande, sie gehören aber dem Reklamanten, welcher Eigentümer der oben besprochenen Kriegskonterbandegüter ist, und es wird von der völkerrechtlichen Theorie und Praxis anerkannt, daß in Fällen, wo Güter, die nicht Konterbande sind, mit Konterbandegütern auf demselben Schiff sind, wenn auch das Schiff die neutrale Flagge führt, die ganze Ladung eingezogen werden kann, wenn der Eigentümer der Nichtkonterbandegüter und der der Konterbandegüter derselbe ist.[2]) Die vom Vertreter der Reklamation angezogenen Bestimmungen der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 passen nicht auf den vorliegenden Fall. Was nun den Umstand anbelangt, daß im Chartervertrag, im Ladungsverzeichnis und im Konnossement sowie auf den Kisten der Ladung Hongkong als Bestimmungsort angegeben ist, so hat der Vertreter der Reklamation behauptet, die Schiffseigentümer hätten dem Schiff vor der Abfahrt von Hamburg die Instruktion gegeben, falls Wladiwostok blockiert sein sollte, nach Hongkong zu gehen. Damit hinge diese Maßregel zusammen, keineswegs seien dagegen von Anfang an in böser Absicht oder vorsätzlich betrügerische Mittel angewandt worden. Daß aber das Schiff von Anfang nach Wladiwostok bestimmt gewesen ist, ergibt sich aus der Abschrift eines vor Abfahrt des Schiffs von Hamburg an den Vertreter der Firma Kunst & Albers in Nagasaki, August Gese, gerichteten Briefes der Reklamanten Kunst & Albers in Hamburg. Auch aus den Ausführungen des Vertreters der Reklamation ergibt sich, daß das Schiff, außer im Falle, daß über Wladiwostok die Blockade verhängt wäre, sich nach Wladiwostok zu begeben hatte. Das Schiff war also nach gewöhnlichem Seehandelsbrauch verpflichtet, dieses wahre Reiseziel in den oben genannten Papieren anzugeben und, wenn anstatt dessen in allen diesen Dokumenten Hongkong als Bestimmungshafen angegeben wurde, so kann dies nur damit erklärt werden, daß

[2]) V. § 43.

man absichtlich den wirklichen Bestimmungshafen verheimlichen wollte. Der Vertreter der Reklamation hat geltend gemacht, wenn der Kapitän des Dampfers in Labuan unter der Angabe, das Reiseziel sei Hongkong, sich einen Ausklarierungsschein und einen Gesundheitspaß habe ausstellen lassen; wenn er drei Wochen lang vom Tage seiner Abfahrt von Labuan bis zum Tage seiner Aufbringung im Privatschiffsjournal und im Tagebuch Hongkong als Reiseziel angegeben habe, so sei dies alles für den Fall geschehen, daß Wladiwostok, wie erwartet, blockiert sei, man könne hierin nicht ein betrügerisches Vorgehen erblicken, auf Grund dessen man die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffes als gerechtfertigt erklären könne. Demgegenüber ist geltend zu machen, daß der Kapitän dem mit dem Fall beauftragten Rat gegenüber ausgesagt hat, er hätte das getan, weil er hoffte, daß ihm die japanischen Kreuzer und überhaupt jedermann glauben würden, daß er nach Hongkong ginge, und daß er auf diese Weise der Aufbringung würde entgehen können. Wenn er glücklich aus der Etorup-Straße heraus in den Stillen Ozean gelangt wäre, so hätte er seinen Kurs in großem Bogen von der Küste weg genommen und hätte dann versucht, abends im Schutz der Dunkelheit zurückzukehren und die Tsugarustraße ohne Lichter zu passieren. Und dann wieder, er hätte sich, soviel als in seinen Kräften gestanden hätte, bemüht, der Aufbringung zu entgehen, aber als man ihm in der Etorup-Straße das Messer an die Kehle gesetzt hätte, habe er sich gesagt, jetzt sei es aus, und habe daher der „Hongkong Maru“ sogleich signalisiert, er wolle nach Wladiwostok. Aus den Äußerungen des Kapitäns ergibt sich, daß die vorher besprochenen betrügerischen Mittel alle den Zweck hatten, den heimlichen Transport der Kriegskonterbande zu ermöglichen. Schiffe aber, die solche betrügerischen Mittel anwenden, sind nach völkerrechtlicher Theorie und Praxis einzuziehen, einerlei, ob der Schiffseigentümer etwas mit dieser Handlungsweise zu tun gehabt hat oder nicht, und einerlei, ob die Kriegskonterbandeladung dem Reeder gehört oder nicht.[3])

Aus diesen Gründen sind das Schiff und die in der Urteilsformel angegebenen Güter einzuziehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Mai 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts Yanagita Kunio.

(Unterschriften.)

---

[3]) V. § 44.

Reklamanten: Deutsche Levante-Linie A. Ges. zu Hamburg, Deutschland, vertreten durch die Direktionsmitglieder Charles Edward John Campbell und Georg Christian Dressen sowie die Firma Kunst & Albers zu Hamburg, Deutschland.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Nagashima Washitaro zu Tokio, Kyobashiku, Tsukiji Ichome Nr. 14.

Am 10. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den am 10. Februar 1905 von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ in der Nähe der Etorup-Straße aufgebrachten deutschen Dampfer „Paros“ und seine Ladung, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des deutschen Dampfers „Paros“ und der auf ihm verschifften Eisensplinte und 87 anderen Warensorten erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Reklamanten, die Deutsche Levante-Linie, Aktiengesellschaft, vertreten durch Charles Edward John Campbell sowie durch Georg Christian Dressen und die Firma Kunst & Albers, durch den Rechtsanwalt Nagashima Washitaro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Nagashima Washitaro, sind folgende:

Es werde auf Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe des Dampfers „Paros“ und seiner Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Urteil der ersten Instanz habe anerkannt, daß nur das zur Verhandlung stehende Schiff Eigentum der deutschen juristischen Person, der Aktiengesellschaft „Deutsche Levante-Linie“ sei und daß dieselbe mit dem Eigentümer der Ladung nicht identisch sei. Der § 43, Absatz 2 der japanischen Seeprisenordnung[4]) bestimme, daß ein Schiff, welches Konterbande an Bord habe, einzuziehen sei, wenn der Reeder und der Eigentümer der Konterbande dieselbe Person seien. Daraus folge, daß, wenn sich auch unter der zur Verhandlung stehenden Ladung Kriegskonterbande befinde, das Schiff doch nicht eingezogen werden dürfe, da der Eigentümer des Schiffes und der Eigentümer der Kriegskonterbande nicht dieselbe Person seien.

2. Das Gericht erster Instanz habe erklärt, um das Vorbringen des Punktes 1 umzustürzen,

> es sei ein von der Theorie und der Praxis des Völkerrechts anerkannter Grundsatz, daß Schiffe, welche sich eines betrügerischen Vorgehens schuldig machten, einzuziehen seien, einerlei, ob der Schiffseigentümer etwas damit zu tun gehabt

[4]) V.

habe oder nicht und einerlei, ob der Schiffseigentümer Eigentümer der Kriegskonterbandegüter sei oder nicht.

Die Reklamanten erkennten eine solche Theorie und Praxis nicht an. Sowohl nach dem Sinn der §§ 43 und 44 der japanischen Seeprisenordnung als auch nach der völkerrechtlichen Praxis könne ein Schiff bei Verschiedenheit der Eigentümer des Schiffes und der Konterbandegüter nur eingezogen werden, wenn der Schiffseigentümer an dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei. Denn es sei eine allgemeine Rechtsregel, daß denjenigen, der in Unkenntnis sei, keine Strafe treffen könne. Auch das Völkerrecht dürfe aus diesem Geleise nicht heraustreten, und es sei klar, daß die japanische Prisenordnung diesen Grundsatz auch befolge. Im Chartervertrag sei ausdrücklich Wladiwostok als Bestimmungsort angegeben. Nur für den Fall, daß es blockiert sei, habe das Schiff seine Ladung in Hongkong löschen sollen. Da das Völkerrecht die Blockade anerkenne und zu der damaligen Zeit der japanisch-russische Krieg immer größere Dimensionen angenommen habe, so sei es ein durchaus berechtigtes Vorgehen gewesen, wenn die Bestimmungen des Chartervertrages mit Berücksichtigung dieser Umstände festgesetzt worden seien. Irgendwelcher Dolus oder Betrug habe dabei nicht vorgelegen. Angenommen aber, daß bei dem späteren Vorgehen etwas nicht ganz in Ordnung gewesen sei, so könne man doch daraufhin noch nicht behaupten, daß bei der Befrachtung des Schiffes betrügerische Mittel angewandt seien, wenn man sehe, daß in dem Chartervertrag, der den Bestimmungsort klar erkennen lasse, absolut nichts verheimlicht worden sei. Die von dem Gericht erster Instanz zum Nachteil der Reklamanten angezogenen Aussagen des Kapitäns gäben im Grunde nichts wieder als Maßnahmen, welche zur Erreichung des Zwecks des genannten Chartervertrags gebraucht worden seien, und es dürfe aus ihnen noch nicht die Folgerung gezogen werden, daß eine böse Absicht zur Zeit der Verladung bestanden hätte.

3. Nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 dürften Güter, die auf einem Schiffe, das neutrale Flagge führe, verschifft seien, mit Ausnahme von Kriegskonterbandegütern nicht beschlagnahmt werden. Daraus folge, daß diese Deklaration die der Beschlagnahme unterworfenen Güter auf Kriegskonterbandegüter beschränkt habe. Die zur Verhandlung stehenden Güter seien nun neutrale Güter, welche auf einem neutralen Schiff verladen seien. Wenn daher, wie das Gericht erster Instanz annehme, unter der Ladung Kriegskonterbandegüter vorhanden seien, so seien doch selbstverständlich diejenigen Waren, die keine Kriegskonterbande darstellten, in Gemäßheit der Pariser Deklaration freizugeben. Das Gericht erster Instanz führe freilich aus,

es sei von der völkerrechtlichen Theorie und Praxis anerkannt, daß in Fällen, wo Güter, die nicht Konterbande seien, mit

> Konterbandegütern auf demselben Schiff seien, wenn auch das Schiff die neutrale Flagge führe, die ganze Ladung eingezogen werden könne, wenn der Eigentümer der Nichtkonterbandegüter und der der Konterbandegüter derselbe sei. Die vom Vertreter der Reklamation angezogenen Bestimmungen der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 paßten nicht auf den vorliegenden Fall.

Aus verschiedenen neuen Entscheidungsbeispielen nach Ausbruch des russisch-japanischen Krieges gehe jedoch ganz klar hervor, daß die völkerrechtliche Theorie und Praxis nicht unbedingt maßgebend seien. Da ferner das moderne Völkerrecht sich dahin entwickele, den Schaden, der dem Privateigentum durch den Krieg erwachse, möglichst zu verringern, so sei es außer Frage, daß der Inhalt der Pariser Seerechtsdeklaration mit Recht auf den vorliegenden Fall anzuwenden und daß die Güter, soweit sie nicht Kriegskonterbande seien, freizugeben seien.

4. Wladiwostok sei ein Handelshafen, welcher seit dem Jahre 1860 zum Freihafen erklärt worden sei. Es müßten daher auf Güter, wie die in Verhandlung stehenden, die Bestimmungen über das, was das Völkerrecht als bedingte Kriegskonterbande bezeichne, Anwendung finden. Denn wenn ein Hafen den doppelten Charakter eines Kriegs- und Handelshafens besitze, so müßten die Bestimmungen über bedingte Konterbande Anwendung finden, und die Beschlagnahme sei nicht aufrecht zu erhalten. Das Gericht erster Instanz weise die Begründung der Reklamanten über diesen Punkt zurück, indem es behaupte, daß

> die Ausführung jeder glaubwürdigen Unterlage entbehre. Nach völkerrechtlicher Theorie und Praxis sei vielmehr, wenn Güter, die in die Kategorie der sogenannten bedingten Kriegskonterbande fielen, nach Plätzen eingeführt würden, die sich in denselben Umständen befänden wie gegenwärtig Wladiwostok, regelmäßig angenommen worden, daß dieselben Kriegskonterbande seien und eingezogen werden könnten.

Es sei aber selbstverständlich, daß, solange keine völkerrechtliche Blockade vorliege, die Freiheit des neutralen Handels keine Störung erfahren dürfe und daß eine Firma, wie die der Reklamanten, welche viele Filialen im Innern Sibiriens besitze und alljährlich die gleichen Waren dorthin importiere, vielmehr eine zu ihren Gunsten sprechende Vermutung genießen müsse. Offenbar finde das Entscheidungsbeispiel in dem „Neptunus“-Falle aus dem englisch-holländischen Kriege vom Jahre 1798 auf den vorliegenden Fall Anwendung.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, sind folgende:

Im Chartervertrag sei einfach Hongkong und nicht Wladiwostok als Reiseziel angegeben. Daß diese Eintragung betrügerisch sei, sei, wie das Urteil erster Instanz dartue, offenbar. Es sei danach außer allem Zweifel, daß auch der Schiffseigentümer an dem ganzen betrügerischen Vorhaben beteiligt gewesen sei. Daher sei es zur Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes auf Grund von betrügerischem Vorgehen nicht nötig, die Frage zu lösen, ob es dazu der Teilnahme des Reeders bedürfe oder nicht.

Daß die Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 die Einziehung von Gütern, welche keine absolute Konterbande seien, nicht ohne Berücksichtigung der besonderen Umstände habe untersagen wollen, gehe hervor aus der Instruktion, die Frankreich, welches die Anregung zu jener Deklaration gegeben habe, im Jahre 1870 über das Prisenwesen erlassen habe; ferner aus dem von Ortolan vertretenen, als normale wissenschaftliche Ansicht zu bezeichnenden Standpunkt; der Prisenrechtspraxis Englands, welches im wesentlichen der Pariser Deklaration beigetreten sei, und seiner modernen, allgemeinen wissenschaftlichen Doktrin.

Es sei daher zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz ausführe, daß die Pariser Seerechtsdeklaration auf den vorliegenden Fall, wo die Ladung, welche keine Konterbande sei, dem Eigentümer der Konterbandegüter gehöre, nicht zutreffe und daß es von der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis anerkannt sei, daß in solchem Falle die Nichtkonterbandegüter mit eingezogen werden könnten.

Die Entscheidung erster Instanz auf Einziehung sei demnach richtig und die Berufung unbegründet.

Die zur Verhandlung stehende Ladung umfasse drei Arten von Gütern, nämlich absolute Kriegskonterbandegüter, dem Eigentümer dieser gehörige, beziehungsweise Kriegskonterbandegüter und Nichtkonterbandegüter. Der Eigentümer und Reklamant dieser Güter habe am Bestimmungsort derselben, Wladiwostok, eine Filiale und beschäftige sich mit Lieferungen für die russische Regierung. Wladiwostok sei die einzige Etappenbasis Rußlands im Osten. Alles dies gehe aus den Darlegungen des Urteils erster Instanz klar hervor. Selbst wenn daher Wladiwostok, wie der Vertreter der Reklamation behaupte, daneben auch die Eigenschaft eines Handelshafens besitze, könne diese Eigenschaft auf die Annahme, daß die unter der Ladung befindliche absolute Konterbande und auch daß die als beziehungsweise Konterbande anzusehenden Güter zum russischen Kriegsgebrauch hätten geliefert werden sollen, keinerlei Einfluß ausüben.

Aus diesen Gründen sei das Urteil erster Instanz zutreffend und die Berufung unbegründet.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Die ganze Ladung des Schiffes war nach Wladiwostok bestimmt. Sie enthielt Zement, Feldschmiedegeräte, welche als Kriegsausrüstung aufzufassen sind, eiserne Platten, eiserne Nägel, Linoleum zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegsschiffen und anderen Schiffen, Zinkblech, Kupfer, Kupferblech, Messingblech usw., welche als Arsenalmaterialien dienen. Es bedarf keiner Ausführung, daß solche Waren absolute Kriegskonterbande sind und daher weggenommen werden können. Aber auch bezüglich von Steinsalz, Milch, Butter, Käse, Konserven, Gerste und dergleichen Lebensmitteln erkennt das Völkerrecht ohne Zweifel an, daß sie als Kriegskonterbande angesehen und weggenommen werden können, wenn sie nach einem Hafen wie Wladiwostok befördert werden. Denn Wladiwostok ist der bedeutendste Kriegshafen Rußlands und zu gleicher Zeit ein Hauptetappenort. Der gewöhnliche Handel ist dort fast ganz zum Stillstand gekommen. Die Reklamanten haben zwar geltend gemacht, daß Wladiwostok zugleich Handels- und Kriegshafen sei und behauptet, daß die dahin bestimmte Ladung nach dem Präcedenzfall des „Neptunus" freizulassen sei. Die Verhältnisse der Bestimmungsorte in jenem und dem vorliegenden Fall sind aber verschieden, so daß jener Fall keineswegs als Präcedenz für den vorliegenden dienen kann.

2. Die ganze Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes war von dem Charterer, der Firma Kunst & Albers, an ihre Filiale in Wladiwostok versandt. Da der größte Teil der Ladung Kriegskonterbande ist, so muß man sagen, daß der Reisezweck des Schiffes der Transport von Konterbande gewesen ist, und es ist völkerrechtlich anerkannt, daß solche Schiffe eingezogen werden können.[5]) Dies gilt um so mehr, als in dem Chartervertrag und in den anderen Schiffspapieren, obwohl bereits bei der Ausfahrt von Hamburg Wladiwostok als Reiseziel feststand, ein falscher Bestimmungsort angegeben wurde, d. h. also, Anwendung betrügerischer Mittel zum Transport von Konterbande vorliegt. Die Reklamanten bringen freilich vor, in dem Chartervertrag sei deutlich Wladiwostok als Bestimmungsort angegeben, ebenso sei klar ausgesprochen, daß die Ladung nur in dem Fall, daß Wladiwostok blockiert sei, in Hongkong gelöscht werden solle. Der Bestimmungsort sei demnach nicht gefälscht. In dem Chartervertrag heißt es jedoch nur, daß das Schiff, wenn es nach dem Passieren des Suezkanals nicht in Hongkong einfahren könne, nach einem sicher zu erreichenden benachbarten Platz gehen solle. Es ist demnach ganz offenbar, daß der Bestimmungsort gefälscht worden ist.

3. Wenn sich auch unter der Ladung vereinzelte Nichtkriegskonterbandegüter finden, so gehören sie doch demselben Eigentümer, der die

---

[5]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

Beförderung der Kriegskonterbandegüter geplant hat, und es ist wiederum ein Grundsatz des Völkerrechts, daß solche Güter zusammen eingezogen werden können. Die Behauptung, daß dies im Widerspruch mit der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 stehe, entbehrt der Begründung.

Demnach ist, wie ausgeführt, die Entscheidung des Gerichts erster Instanz auf Wegnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs und seiner Ladung gerechtfertigt und die Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 2. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Die deutsche Levante-Linie A. G. in Hamburg, Deutschland, vertreten durch die Prokuristen Charles Edward John Campbell und Georg Christian Dressen

und Kunst & Albers in Hamburg, Deutschland und Eduard Schultz in Wladiwostok, Rußland.

Prozeßvertreter: Nagashima Washitaro, Tokio, Kyobashiku. Tsukiji Nr. 14.

In der Prisensache, betreffend Ladung des Dampfers „Paros" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Die an Bord des Dampfers „Paros" verschifften, zum Privatgebrauch bestimmten Güter, nämlich je eine Kiste Bücher und Metallwaren, werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter stehen im Eigentum des Reklamanten Eduard Schulz. Sie wurden auf dem durch Vertrag zwischen der reklamierenden Deutschen Levante-Linie A. G. und der reklamierenden Firma Kunst & Albers, vertreten durch die Firma Pinkernelle, am 26. Oktober 1904 gecharterten Dampfer „Paros" mit Bestimmung nach Wladiwostok verladen und fuhren am 24. November d. J. von Hamburg ab. Als das Schiff am 10. Februar 1905, früh morgens, durch die Straße von Etorup fuhr, wurde es von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" gesichtet und am selben

Tage nachmittags zusammen mit seiner verschiedenen Ladung von dem genannten Kriegsschiff beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Vertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", des Offiziers Abe Sempei, die Vernehmungsprotokolle des genannten Offiziers und des Kapitäns der „Paros", Paul Niemann, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, die Konnossemente und den Brief des Reklamanten Eduard Schultz an den Prokuristen der Filiale der Firma Kunst & Albers in Nagasaki, August Gese, vom 1. Februar 1905 russischen Stils.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien, wie aus ihrer Art selbst hervorgehe, gewöhnliche Privateffekten, insbesondere seien die in der mit Nr. 101 bezeichneten Kiste enthaltenen Privateffekten Hinterlassenschaften des verstorbenen Vaters des Reklamanten, Eduard Schultz. Ihrer Natur nach könnten diese Güter nicht beschlagnahmt werden. Es werde daher ein Urteil auf Freigabe derselben beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Dampfer „Paros", auf welchem die zur Verhandlung stehenden Güter verschifft waren, hat unter falschen Angaben Zement und sonstige Konterbandeartikel geladen gehabt, um sie heimlich nach Wladiwostok zu befördern. Auf dieser Reise wurde er von einem Kaiserlichen Kriegsschiff beschlagnahmt. Da aber die zur Verhandlung stehenden Güter auf einem neutralen Schiff verladen waren und keine Konterbande sind, auch erwiesenermaßen nicht dem Eigentümer des genannten Schiffes oder der Konterbandegüter gehören, so sind sie freizugeben.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 22. Mai 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Yanagita Kunio.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Cornhill Steamship Company, London, Grace Church Street Nr. 81, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Apollo", John Wiseman.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Apollo" und seine Ladung wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des englischen Dampfers „Apollo" und der auf ihm verladenen ungefähr 5600 Tons Cardiffkohle erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Apollo" steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist London und er ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt. Der Reklamant ist zugleich der Absender der Ladung. Er hat, um sie nach Wladiwostok zu befördern, in Barry Dock, England, ihm gehörige ungefähr 5770 Tons doppelt gesiebte Cardiffkohle geladen (auf der Reise ist hiervon verbraucht worden, so daß zurzeit etwa 5600 Tons vorhanden sind). Der Empfänger sollte sich nach Order bestimmen. Als Bestimmungsort wurde Bangkok angegeben und ein dementsprechender Ausklarierungsschein und Gesundheitspaß erwirkt.

Am 7. Dezember 1904 fuhr der Dampfer von dem genannten Hafen ab und lief unterwegs Port Said, Colombo und Singapore an. In Singapore gab er an, er führe nach Shanghai, und erhielt entsprechende Ausklarierung und Leuchtturmsteuerquittung. Er nahm indes vorsätzlich einen Umweg und versuchte Wladiwostok durch die Soyastraße zu erreichen, wurde jedoch am 15. Februar 1905 bei der Straße von Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Hongkong Maru", Kapitänleutnants Nagashima Denzo, die Vernehmungsprotokolle des Genannten und des Kapitäns der „Apollo", John Wiseman, das Schiffszertifikat, das Konnossement, die Ausklarierungsbescheinigung, den Gesundheitspaß und die Leuchtturmsteuerquittung.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung stehe im Eigentum der Firma Harris and Dixon in London und sei von dem Reklamanten als Absender befördert worden. Ihre Beförderung nach Wladiwostok, einem Hafen einer der kriegführenden Mächte, sei eine öffentliche Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und unbestreitbar eine völkerrechtlich nicht anfechtbare Handlung sei.

Aber selbst einmal angenommen, die zur Verhandlung stehende Ladung sei feindlichen Charakters, weil sie nach feindlichem Gebiet verschifft worden sei, so könne sie doch, weil unter neutraler Flagge fahrend,

nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 nicht beschlagnahmt werden.

Daß in den im Ausgangshafen und den Anlaufshäfen erhaltenen Ausklarierungen und Gesundheitspässen Bangkok und Shanghai als Bestimmungsort bezeichnet seien und der endgültige Bestimmungshafen Wladiwostok nicht aufgeführt sei, habe nur den Zweck gehabt, den Schwierigkeiten zu entgehen, welche die zuständigen Behörden bei Aushändigung dieser Schriftstücke gemacht haben würden, wenn ihnen die Wahrheit gesagt worden wäre. Daß es keinenfalls in der bösen Absicht geschehen sei, sich dadurch der Aufbringung zu entziehen, könne man daraus entnehmen, daß das Konnossement klar angebe, daß die Ladung für Wladiwostok bestimmt sei. Die Ausklarierungsbescheinigungen seien keine wichtigen Schiffspapiere, sondern bescheinigten lediglich eine Formalität. Wenn daher auch in ihrem Inhalt Auslassungen vorgekommen seien, so könne das nicht als Material zur Begründung der Einziehung des Schiffes geltend gemacht werden.

Wenn ferner der Kapitän bei seinem Verhör durch den mit dem Fall beauftragten Rat geantwortet habe, Wladiwostok sei in die Ausklarierungspapiere nicht als Reiseziel eingetragen worden, um auf diese Weise der Aufbringung zu entgehen, so sei das nur eine in dem Moment gegebene Ausrede, auf Grund deren man nicht anzunehmen berechtigt sei, daß die Schiffspapiere gefälscht worden seien.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast ganz aufgehört. Wenn daher Kohle, Lebensmittel oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie ausschließlich zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1]

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus“-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils vielmehr zur Bekräftigung der Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung

[1]) II. Ziffer 2.

Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks vielmehr gleich.

Wenn der Dampfer sich Ausklarierungen und Gesundheitspässe nach den neutralen Häfen Bangkok und Shanghai geben ließ und vorsätzlich einen Umweg machte, um Wladiwostok durch die Soyastraße zu erreichen, so ist das unzweifelhaft nicht, wie der Reklamant sagt, geschehen, um das betreffende Verfahren ungehindert vor sich gehen zu lassen, auch liegt darin keine entschuldbare Nachlässigkeit. Vielmehr muß man annehmen, daß der Bestimmungshafen mit voller Absicht verheimlicht wurde, um durch diese List der Aufbringung zu entgehen. Wenn sich auch zufällig in dem Konnossement der wahre Bestimmungsort findet, so kann man doch nicht daraufhin allein die oben erwähnte List übersehen und annehmen, daß das Schiff sich nicht betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe.

Da es ferner aus der Aussage des Kapitäns klar hervorgeht, daß die zur Verhandlung stehende Ladung dem Reeder der „Apollo" und Reklamanten in dieser Sache gehört, so kann, solange nicht ein Gegenbeweis erbracht wird, der diese Annahme umstößt, der Ausführung des Vertreters der Reklamation, daß die Ladung der Firma Harris & Dixon gehöre, nicht beigepflichtet werden.

Kurz, der Dampfer „Apollo" hat unter Anwendung betrügerischer Mittel seinem Reeder gehörige Konterbande befördert, und es ist von der Wissenschaft und Praxis des Völkerrechts anerkannt, daß in derartigen Fällen Schiff und Ladung eingezogen werden können.[2]

Da aus diesen Gründen der zur Verhandlung stehende Dampfer und seine Ladung einzuziehen sind, so erübrigt es sich, die übrigen Punkte des Reklamanten zu erörtern.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 1. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Yanagita Kunio.

(Unterschriften.)

---

[2]) V. §§ 43, 44.

Reklamant: The Cornhill Steamship Company, London, England, Grace Church Street Nr. 81, vertreten durch den Kapitän des englischen Dampfers „Apollo“, John Wiseman.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 1. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den am 14. Februar 1905 in der Straße von Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru“ beschlagnahmten englischen Dampfer „Apollo“ und dessen Ladung ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Apollo“ und der auf demselben verladenen ungefähr 5600 Tons Cardiffkohle erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat John Wiseman in Vertretung des Reklamanten, der Cornhill Steamship Company, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das Urteil des Prisengerichts zu Yokosuka auf Wegnahme des Dampfers „Apollo“ und der auf ihm verschifften Steinkohlen sei unzutreffend. Es werde Aufhebung desselben und Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers und seiner Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs und der der Ladung seien verschieden. Bei der Verladung und Beförderung der letzteren liege keinerlei betrügerisches Vorgehen vor. Auch sei die Ladung nicht als Konterbande anzusehen. Daher sei es unzutreffend, daß das Gericht erster Instanz die Ladung als Konterbande angesehen und bezüglich des Schiffs betrügerisches Vorgehen angenommen und für beide auf Einziehung erkannt habe.

2. Das Urteil erster Instanz besage,

> es gehe aus den Aussagen des Kapitäns hervor, daß die zur Verhandlung stehende Ladung dem Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffes gehöre.

Eine genaue Prüfung des Vernehmungsprotokolls des Kapitäns tue dies indes keineswegs dar, sondern liefere reichlichen Beweis dafür, daß das Gegenteil der Fall sei. Denn der Kapitän sage in diesem Vernehmungsprotokoll:

> Der Ladungsherr der Steinkohlen sei die Cornhill Steamship Company. Er glaube, daß der Ladungsherr gewußt habe, daß die zur Verhandlung stehende Ladung von Japan als

Konterbande betrachtet werde, weil der Eigentümer der Kohle ihm dies selbst gesagt habe.

Wenn der Kapitän „Ladungsherr" gesagt habe, so habe er „Absender" gemeint, und das genüge, um darzutun, daß außer diesem noch ein Eigentümer vorhanden sei. Daß der Reklamant und Eigentümer des Schiffes die Ladung im Auftrag des Ladungseigentümers versandt habe, lasse sich auch daraus ohne weiteres entnehmen, daß es zur Verschiffung von Gütern des Schiffseigentümers eines Konnossements nicht bedurft haben würde. Das Vorhandensein eines solchen beweise daher, daß ein anderer der Eigentümer der Ladung sei. Wenn dieser seinen Namen nicht angegeben habe, so sei das vielleicht aus kaufmännischen Rücksichten geschehen. Das neue Beweisstück A tue indes dar, daß Harris & Dixon die Eigentümer seien. Daher sei die Annahme des Gerichts erster Instanz, daß das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung im gleichen Eigentum stünden, unzutreffend.

3. Das Urteil erster Instanz besage:

Obwohl es bereits bei der Abfahrt bestimmt gewesen sei, daß das Schiff nach Wladiwostok gehen sollte, sei doch den Behörden des Ausgangshafens und der Anlaufshäfen keine Anzeige darüber gemacht worden. Der Dampfer habe sich Ausklarierungen und Gesundheitspässe nach den neutralen Häfen Bangkok oder Shanghai geben lassen und vorsätzlich einen Umweg gemacht, um Wladiwostok durch die Soyastraße zu erreichen. Diese vorsätzliche Verheimlichung des Bestimmungsorts sei geschehen, um durch diese List der Aufbringung zu entgehen.

Da aber in dem Konnossement, dem wichtigsten der Schiffspapiere, der wahre Bestimmungsort, Wladiwostok, klar angegeben sei, so würde das Schiff dadurch, daß es in den Ausklarierungspapieren und dem Gesundheitspaß nur die Anlaufshäfen angegeben, den letzten Bestimmungsort aber verschwiegen habe, doch schließlich der Aufbringung nicht haben entgehen können. Was die Annahme angehe, daß es ein unrechtmäßiges Vorgehen sei, in dem Ausklarierungsschein den wahren Bestimmungsort nicht angegeben, sondern Bangkok und Shanghai eingetragen zu haben, obwohl eine Absicht, dort anzulaufen, von vornherein nicht bestanden habe, so gehe aus den Tatumständen ohne weiteres von selbst hervor, daß der Reeder bzw. der Kapitän den Behörden gegenüber falsche Angaben gemacht habe, lediglich mit Rücksicht auf die Anheuerung der Mannschaft und auf die Heuerbeträge, und daß diesem Vorgehen keineswegs die Absicht zugrunde gelegen habe, dadurch die Kaptoren zu täuschen.

Was ferner die Tatsache angehe, daß der Kurs durch die Soyastraße gewählt worden sei, so könne darin, selbst wenn man als Zweck den annehme, der Visitierung und Durchsuchung durch die kriegführende Marine zu entgehen, kein unrechtmäßiges Verhalten erblickt werden. Denn da im Kriege jedes Handelsschiff der Visitierung und Durchsuchung unterliege, so sei es natürlich, wenn die Schiffe ihren Kurs änderten, um dieser Belästigung zu entgehen. Was die Täuschung der Kaptoren angehe, so könne diese erst anfangen, nachdem ein auf der Fahrt begriffenes Schiff von dem Kaptor gesichtet und gestoppt worden sei. Solange es noch nicht gesichtet sei, stehe es dem Schiff frei, jeden beliebigen Kurs zu nehmen, und eine Änderung könne nicht ohne weiteres als betrügerisches Mittel angesehen werden.

4. Das Urteil erster Instanz wende die von dem Reklamanten angezogenen Entscheidungsgründe des „Neptunus“-Falls zur Begründung der gegenteiligen Behauptung, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande sei, an und sage, der in den Entscheidungsgründen erwähnte Hafen Brest sei den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks sehr gleich. Das müsse indes als eine durchaus verkehrte Anwendung der Präcedenz bezeichnet werden. Denn Brest sei ein holländischer[3]) Kriegshafen und habe nicht wie Wladiwostok auch die Eigenschaft eines Handelshafens. Es sei daher selbstverständlich, daß bedingungsweise Konterbande, welche nach einem solchen Hafen befördert werde, ohne weiteres als für den Kriegsgebrauch bestimmt angesehen werde. Dagegen habe Wladiwostok gerade wie das in dem Urteil des genannten Falls vorkommende Amsterdam zu gleicher Zeit die Eigenschaft eines Kriegs- und eines Handelshafens. Daher müsse unter Anwendung der erwähnten Präcedenz angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende, nach Wladiwostok bestimmte Ladung nicht für den Marinegebrauch bestimmt sei. Da so dies gleiche Gut, je nach dem Bestimmungshafen, einen ganz anderen juristischen Charakter gewinnen könne, so sei es unzutreffend, zu behaupten, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande sei.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari, sind folgende:

1. Da man sehr wohl annehmen könne, daß die gegenwärtigen Verhältnisse in Wladiwostok, dem Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffes, so seien, wie das Urteil erster Instanz sie darstelle, so sei es zutreffend, wenn man, mangels klaren Gegenbeweises in einer Kohlenladung, die dorthin bestimmt sei, Kriegsbedarf erblicke. Auch lasse in dem vorliegenden Falle die Qualität der verschifften Cardiffkohle keinen Zweifel darüber, daß sie wirklich zum Kriegsgebrauch habe ge-

[3]) Der Vertreter ist offenbar kein großer Geograph.

liefert werden sollen. Es sei daher Recht, sie als Konterbande anzusehen.

Daß ferner diese Konterbande im Eigentum des Reklamanten und Reeders des zur Verhandlung stehenden Schiffs stehe, sowie daß das Schiff, um der Aufbringung zu entgehen, die List angewandt habe, den Bestimmungsort zu verheimlichen, lasse sich gleichfalls aus den Darlegungen des Urteils erster Instanz entnehmen. Da daraus folge, daß das zur Verhandlung stehende Schiff betrügerische Mittel zum Zwecke der Beförderung von Konterbande, die dem Reeder des Schiffes gehöre, angewandt habe, so habe das Urteil erster Instanz zu Recht in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Völkerrechts dahin entschieden, daß das Schiff mitsamt seiner Ladung eingezogen werden müsse.

2. Das Kreuzverhör des Kapitäns in dessen Vernehmungsprotokolle beschäftige sich, wenn man es von vorn bis hinten durchlese, in allen seinen Fragen und Antworten damit, wer der Eigentümer der Steinkohle sei. Man könne daher nur annehmen, daß in Frage und Antwort das Wort „Ladungsherr" als „Eigentümer" und nicht als „Absender" der Ladung verstanden worden sei. Aber selbst angenommen, der Kapitän habe, wie der Reklamant es auslege, weiter nichts sagen wollen, als daß die Cornhill Steamship Company der Absender sei, so sei für die Annahme, daß die Kohle in jemandes anderen Eigentum als des Absenders stehe, ein stichhaltiger Beweis durch einen zu der Zeit errichteten Vertrag oder dergleichen nötig. Die Herstellung eines Konnossements genüge nicht, um daraus vermuten zu können, daß der Eigentümer jemand anders sei. Denn ein Konnossement diene einmal als Beweisinstrument dafür, daß der Kapitän das Ladungsgut erhalten habe. Sodann ziele aber sein Hauptzweck auf den Güterumsatz ab, indem es zum Ankauf und Verkauf derselben diene und die Rechtsverhältnisse zwischen Reeder und Empfänger festsetze. Was seine Fähigkeit zur Zirkulation angehe, so sei es eine Urkunde, die wie ein Wechsel auf Indossament hin oder durch Behändigung frei übertragen werden könne. Daher sei auch für einen Reeder, der auf seinem eigenen Schiff seine eigene Ware verschiffe und befördere, die Ausstellung eines Konnossements selbstverständlich erforderlich.

Was die als Beweisstück A eingereichte Vollmacht angehe, so sei sie nach der hier in Frage stehenden Aufbringung ausgestellt und, wenn man ihren rechtlichen Bestand anerkennen müsse, so reiche sie doch nicht aus, um ohne weiteres das Eigentum der Firma Harry & Dixon an der zur Verhandlung stehenden Steinkohle zu beweisen.

3. Es sei ganz klar, daß das Schiff eine Route, die einen beschwerlichen Umfang darstelle, genommen und von der Soyastraße aus Wladiwostok zu erreichen nur aus dem Grunde versucht habe, weil es

befürchtet habe, daß es wegen seiner Konterbandeladung von der japanischen Marine aufgebracht werden würde und weil es dieser Aufbringung habe entgehen wollen.

Wenn das Schiff, obwohl Wladiwostok schon zur Zeit der Abfahrt von Cardiff als Bestimmungsort festgesetzt gewesen sei, den Behörden des Ausfahrtshafens und der Auslaufshäfen gegenüber falsche Meldungen gemacht und sich so Ausklarierungen und Gesundheitspaß für Bangkok und Shanghai beschafft habe, so habe dafür ein Bedürfnis mit Rücksicht auf die Anheuerung und die Heuerbeträge der Mannschaft, wie der Reklamant es geltend mache, nicht vorgelegen. Nach dem Sachverhalt müsse vielmehr angenommen werden, daß die falschen Meldungen und die Erwirkung falscher Papiere lediglich den Zweck gehabt hätten, der Aufbringung zu entgehen. Wenn hinreichender Grund vorliege anzunehmen, daß die falschen Papiere ausgestellt worden seien, um den Kaptor zu täuschen, so werde keinerlei Nachsicht geübt, gleichviel ob sämtliche Papiere oder nur ein Teil derselben gefälscht seien.

Es sei daher zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz auf Grund dieser Tatsachen entschieden habe, daß das zur Verhandlung stehende Schiff dadurch, daß es, um der Kontrolle durch die japanische Marine zu entgehen, vorsätzlich einen Umweg gemacht habe, sich des Konterbandetransports unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht habe.

Punkt 4 der Berufung laufe darauf hin, zu sagen, das Urteil erster Instanz, welches entschieden habe, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande sei, sei unzutreffend. Die Unhaltbarkeit dieser Behauptung sei indes bereits in Punkt 1 dargetan worden, so daß eine erneute Erwiderung nicht gemacht werde.

Aus diesen Gründen sei die Berufung in allen Punkten unbegründet und müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil werde, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch gestiegen sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit

unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung im „Neptunus"-Fall auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist. und obwohl erwiesenermaßen schon seit der Abfahrt von England Wladiwostok das Reiseziel war, die Ausklarierungspapiere und andere Schiffspapiere einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat.

Wenn man zudem die Aussage des Kapitäns, daß der Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Ladung und des Schiffs derselbe sei, sowie die Tatsache, daß weder in den Schiffspapieren noch auch sonst ein Anhalt dafür gegeben ist, daß ein von dem Reeder verschiedener Ladungseigentümer vorhanden ist, vergleicht, so muß man annehmen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff demselben Eigentümer gehört wie die Ladung.

Da schon nach dem in Punkt 1 und 2 Gesagten die Entscheidung auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs und seiner Ladung unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzeln einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Furness Withy & Co. Ltd., englische juristische Person, West-Hartlepool, England, County Durham, vertreten durch die Geschäftsführer S. W. Furness und R. W. Wiek.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Kanagawaken, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Sylviana" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der englische Dampfer „Sylviana" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Sylviana" steht im Eigentum des Reklamanten, der Firma Furness Whithy & Co. Ltd., sein Heimatshafen ist Westhartlepool, er führt die englische Flagge und ist ein Handelsschiff, das ausschließlich zum Gütertransport dient. Er hat 6534 Tons Cambrische Kohle in Barry, England, geladen, um sie nach Wladiwostok in Rußland einzuführen. Die genannte Firma ist selbst Absender. Der Dampfer fuhr am 14. Dezember 1904 mit einem Konnossement, nach welchem der Empfänger sich nach Order richten sollte, von Barry ab und gelangte über Sabang am 4. Februar 1905 in Hongkong an. Dort erhielt er auf Grund seiner Angabe, er gehe nach Shanghai, entsprechende Ausklarierung, obwohl er vorhatte, direkt nach Wladiwostok zu fahren. Am 11. desselben Monats fuhr er von Hongkong ab, trug in seinem Privatschiffsjournal fälschlicherweise Shanghai als Reiseziel ein, änderte jedoch auf der Höhe von Shanghai plötzlich seinen Kurs und wurde auf der Fahrt nach Wladiwostok am 19. Februar 1905 in 33° 35′ n. Br. und 128° 45′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru", weil er Konterbande führte, aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Nikko Maru", Marineunterleutnants Nikuta Hitoshi, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Sylviana", P. Gibson, des ersten Offiziers John Edwards, des ersten Maschinisten E. S. Dixon und des zweiten Offiziers D. J. Davis, das Schiffszertifikat, das Tagebuch, das Privatschiffsjournal, das Konnossement und die Ausklarierungsbescheinigung des Hafenamts in Hongkong.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei keine Konterbande. Selbst wenn man sie aber als solche betrachte, so könne doch das Schiff nicht das Schicksal der Ladung teilen und eingezogen werden, weil dieselbe nicht im Eigentum des Reeders und Reklamanten stehe.

Da das Konnossement Wladiwostok klar als Bestimmungsort angebe, so könne darin, daß zufällig in Hongkong eine Ausklarierung für Shanghai genommen sei, und daß in dem Privatschiffsjournal der Be-

stimmungsort nicht angegeben sei, keine betrügerische Handlung erblickt werden. Daher müsse das zur Verhandlung stehende Schiff schleunig wieder freigegeben werden.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs und der auf demselben verschifften Ladung dieselbe Person sei und das Schiff unter Verwendung falscher Schiffspapiere Konterbande befördert habe, so müsse es mit Recht eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Bestimmungen und die Praxis des Völkerrechts erkennen an, daß Schiffe, welche Konterbande führen, wenn der Eigentümer des Schiffs und der Konterbande derselbe ist und bei der Beförderung betrügerische Mittel angewandt worden sind, eingezogen werden müssen.

Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs ist aber Cambrische Kohle, wie sie gegenwärtig vorzüglich von Kriegsschiffen gebraucht wird, und ihr Bestimmungsort ist Wladiwostok, der einzige Kriegshafen Rußlands im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt seiner Marine. Daraus geht unzweifelhaft hervor, daß sie für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollte. Sie ist deshalb Konterbande.[1])

Aus dem Konnossement geht klar hervor, daß der Reeder der Absender der Ladung ist und daß der Empfänger durch Order bestimmt werden sollte. Der Kapitän hat ferner ausgesagt, daß die Ladung bis zur Zahlung der vollen Vertragssumme im Eigentum von W i t h y & C o. stehe. Es ist daher zutreffend, wenn man annimmt, daß die Ladung und das Schiff im gleichen Eigentum stehen.

Der Vertreter der Reklamation zitiert die Aussage des Kapitäns, daß die Ladung auf Bestellung von G i n s b u r g nach Wladiwostok habe eingeführt werden sollen, und behauptet, daß dieselbe im Eigentum von G i n s b u r g stehe und der Reeder lediglich Auftrag erhalten habe, dieselbe zu transportieren. Die Aussage des Kapitäns besagt jedoch nur, daß die Ladung auf Bestellung habe eingeführt werden sollen, und da der Vertreter der Reklamation sonst keine Beweise vorgebracht hat, so kann seine Behauptung nicht anerkannt werden.

Obwohl ferner der zur Verhandlung stehende Dampfer von Hongkong direkt nach Wladiwostok hat fahren wollen, hat er in Hongkong fälschlich Shanghai als Bestimmungsort angegeben und dementsprechend Ausklarierung erhalten. Auch hat er während der Reise im Privatschiffsjournal Shanghai als Reiseziel eingetragen, hat dann aber auf der Höhe von Shanghai plötzlich seinen Kurs geändert und ist nach Wladiwostok gefahren. Er hat sich demnach zum Transport von Konterbande betrügerischer Mittel bedient.

---

[1]) II. Ziffer 2.

Der Vertreter der Reklamation bringt hierzu vor, da das Konnossement Wladiwostok offen als Reiseziel bezeichne, so bedeute die Erwirkung einer Ausklarierung nach Shanghai nur eine Täuschung der eigenen Landesbehörden. Und wenn in dem Privatschiffsjournal Wladiwostok nicht als Bestimmungsort verzeichnet sei, so sei der Grund der, daß dafür noch immer Zeit da gewesen sei. Auf keinen Fall könne aber angenommen werden, daß dies betrügerische Mittel seien, mit denen man der Aufbringung habe entgehen wollen. Aus dem Geständnis des Kapitäns geht aber klar hervor, daß die Eintragung von Shanghai als Bestimmungsort, bis er auf die Höhe von Shanghai gekommen, und späterhin die Unterlassung der Eintragung eines Bestimmungsorts geschehen seien, um bei der Visitierung durch die Kaiserliche Marine die Gefahr der Aufbringung zu vermeiden.

Auch daraus, daß der Dampfer, obwohl er von Hongkong direkt nach Wladiwostok fahren wollte, absichtlich erst den Umweg bis in die See von Shanghai nahm, ergibt sich unzweifelhaft, daß alle diese Maßnahmen getroffen worden sind, um auf diese betrügerische Art der Beschlagnahme zu entgehen. Wenn daher auch das Konnossement Wladiwostok als das Reiseziel angibt, so kann deshalb doch nicht behauptet werden, daß das Schiff nicht zum Transport von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel verwandt worden sei.

Kurz die Behauptungen des Vertreters des Reklamanten sind alle unbegründet, und das zur Verhandlung stehende Schiff muß, weil es eine dem Reeder gehörige Ladung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel befördert hat, eingezogen werden.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 15. Mai 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Furness Withy & Co., Ltd., West Hartlepool, England, County Durham, vertreten durch die Geschäftsführer S. W. Furness und R. W. Wyck.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 15. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Sylviana“, welcher am

[2]) V. §§ 43, 44.

19. Februar 1905 auf 33° 35' n. Br. und 128° 25' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Sylviana" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben S. W. Furneß und R. W. Wick in Vertretung des Reklamanten, der Firma Furneß Withy & Co., durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Begründung sind folgende:

Für seine Ansicht, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs Konterbande sei, führe das Gericht erster Instanz an, daß

> solche Ladungen zurzeit vorzugsweise zum Marinegebrauch geliefert würden und daß der Bestimmungsort, Wladiwostok, Rußlands einziger Kriegshafen im Osten sei.

Wladiwostok sei aber zugleich Rußlands einziger Handelshafen im Osten, und es würde der völkerrechtlichen Praxis entsprechen, wenn man nach dem Beispiel des „Neptunus"-Falls entscheide, daß die zur Verhandlung stehende Kohle zu friedlichem Gebrauch nach dem genannten Hafen befördert worden und daher keine Konterbande sei. Es sei daher unrechtmäßig, daß diese Präcedenz nicht angewandt und die Ladung für Konterbande angesehen worden sei.

Selbst wenn man die Ladung aber als Konterbande ansehe, so sei doch der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs von dem Ladungseigentümer verschieden und habe nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen. Daher könne das Schiff nicht der Strafe der Einziehung unterliegen.

Das Urteil erster Instanz behaupte, daß es zutreffend sei anzunehmen, daß die Ladung im Eigentum des Reeders stehe und führe hierfür die Aussage des Kapitäns an, daß die Ladung bis zur Zahlung der vollen Vertragssumme im Eigentum des Reklamanten stehe. Das Vernehmungsprotokoll zeige indes, daß der Kapitän eine derartige Aussage nicht gemacht, vielmehr das Gegenteil behauptet habe. Er habe nämlich ausgesagt, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs auf Bestellung von Ginsburg verschifft worden sei. Daraus ergebe sich, daß die Ladung Ginsburg gehöre und in seinem Auftrag von dem Reklamanten verschifft worden sei.

Ferner sage das Urteil,

> obwohl der zur Verhandlung stehende Dampfer für Wladiwostok bestimmt gewesen sei, habe er einerseits sich Ausklarierung für Shanghai verschafft und im Privatschiffsjournal

Shanghai als Reiseziel eingetragen, anderseits aber auf der Höhe von Shanghai seinen Kurs geändert und auf Wladiwostok gehalten. Er habe demnach betrügerische Mittel verwandt.

Da aber in dem wichtigsten Schiffspapier, dem Konnossement, von Anfang an Wladiwostok als Bestimmungsort eingetragen gewesen sei, so würde das Schiff doch dadurch, daß die anderen Schiffspapiere diesen Bestimmungsort nicht enthielten, die kriegführende Macht nicht haben täuschen und der Aufbringung nicht haben entgehen können.

Um annehmen zu können, daß Schiffspapiere oder Handlungen eines Kapitäns auf betrügerische Mittel zur Vermeidung der Aufbringung schließen ließen, genüge es nicht, daß nur eine der Wahrheit nicht entsprechende Eintragung oder eine Änderung des Kurses vorliege; vielmehr sei es auch erforderlich, daß die böse Absicht, die kriegführende Macht bei der Visitierung zu täuschen und der Aufbringung durch sie zu entgehen, vorliege; auch müßten die Mittel zur Täuschung geeignet sein.

Das Verhalten des Kapitäns des zur Verhandlung stehenden Schiffes und die Eintragung in dem Ausklarierungsschein, dem Tagebuch usw. seien indes nicht geeignet, um den Erfolg der Täuschung der kriegführenden Macht herbeizuführen und dieselbe in ihrem Recht zu verletzen. Denn selbst wenn die Absicht, die Reise nach Wladiwostok zu verheimlichen, vorgelegen hätte, so wäre dies schon aus dem Grunde nicht möglich gewesen, daß das Konnossement klar von Wladiwostok als Reiseziel von Schiff und Ladung spreche. Wenn daher der Kapitän auch in dem Tagebuch eingetragen habe, daß er nach Shanghai gehe, und ausgesagt habe, dies sei geschehen, um bei einer Visitierung durch japanische Kriegsschiffe der Gefahr der Aufbringung zu entgehen, so habe doch dieser Betrug niemals ausgeführt werden können. Daher sei den Aussagen des Kapitäns mit Bezug auf diese Sache kein Gewicht beizulegen. Kurz, daraus, daß in dem Tagebuch und der Ausklarierung Shanghai als Ziel verzeichnet worden sei, und aus den Aussagen des Kapitäns könne nicht gefolgert werden, daß bei dem zur Verhandlung stehenden Schiff betrügerisches Vorgehen vorgelegen habe.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs beantragt.

Die Hauptpunkte der Staatsanwälte bei dem Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Das in dem Schiffe vorhanden gewesene Konnossement laute auf Order und bezeichne den Reeder als Absender. Man müsse aber, wenn nicht besondere Umstände vorlägen, mit Recht vermuten, daß die in dem

Konnossement als Absender bezeichnete Person der Eigentümer sei. Der Kapitän habe außerdem, ausweislich des Schlusses des Protokolls seiner zweiten Vernehmung, ausgesagt, die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei nach Wladiwostok bestimmt und stehe bis zur Zahlung des vollen Kaufpreises im Eigentum des Reeders. Daraus ergebe sich ohne allen Zweifel, daß die Kohle im Eigentum des Reklamanten und Reeders stehe.

Der Reklamant mache geltend, daß in dem Konnossement Wladiwostok als Bestimmungsort bezeichnet sei. Das Konnossement sei aber kein unentbehrliches Schiffspapier. In Fällen, wo nur eine Art von Ladung befördert oder nur dem Reeder gehörige Ladung verschifft werde, komme es vor, daß die Ausstellung eines Konnossements unterlassen werde. Dagegen sei das Privatschiffsjournal im vorliegenden Falle, wo ein Tagebuch nicht vorhanden sei, das für die Reise des Schiffes unentbehrlichste Papier, und kein Staat gestatte in seinen Gesetzen oder Gewohnheiten, daß in diesem Auslassungen gemacht würden. Vielmehr müßten die Eintragungen in demselben durchaus zuverlässig sein. Wenn daher darin betrügerische oder unwahre Angaben stünden, so könnten diese, ob sie nun absichtlich gemacht worden seien oder nicht, ein Vorhaben unterstützen, durch welches die im Kriege begriffenen Kriegsschiffe getäuscht würden und die Aufbringung durch dieselben widerrechtlich vermieden werde. Daher könne man, wenn auch das Konnossement die Wahrheit angebe, nicht sagen, daß betrügerische Handlungsweise nicht vorgelegen habe, um so weniger als der Kapitän nach dem Vernehmungsprotokoll klar ausgesagt habe, daß er sich Ausklarierung nach Shanghai habe geben lassen, sei geschehen, zur Unterstützung seines Vorhabens, der Aufbringung durch die japanische Kriegsflotte zu entgehen.

Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei Cardiffkohle, wie sie vorzugsweise für Kriegsschiffe geliefert werde; ihr Bestimmungsort, Wladiwostok, sei der Hauptstützpunkt der feindlichen Flotte und seit dem Krieg mit Japan hätten die gewöhnlichen Handelsschiffe ihren Verkehr nach dort fast gänzlich eingestellt. Es sei bekannt, daß Wladiwostok ein Handelshafen nur dem Namen nach, tatsächlich aber seinen Verhältnissen nach ein reiner Kriegshafen sei. Es sei von dem in dem „Neptunus"-Fall in Betracht kommenden Amsterdam der damaligen Zeit so verschieden, daß die beiden Häfen nicht auf eine Stufe gestellt werden könnten. Demnach könne jener Fall nicht als Präcedenz für den vorliegenden angewandt werden. Das Urteil der ersten Instanz sei ihm daher mit Recht nicht gefolgt, und die Berufung sei in diesem Punkte unbegründet.

Da, wie dargetan, das Urteil erster Instanz zutreffend und die Berufung unbegründet sei, müsse sie abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast gänzlich aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Orte bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus“, auch in diesem Falle angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Falle, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist und, obwohl erwiesenermaßen schon bei der Abreise von Hongkong Wladiwostok das Reiseziel war, das Privatschiffsjournal und andere Schiffspapiere einen falschen Bestimmungsort angeben und das Schiff demnach zur Beförderung von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel gedient hat. Wenn man zudem die Aussagen des Kapitäns, daß der Eigentümer der in Frage stehenden Ladung und des Schiffes derselbe sei, sowie die Tatsache, daß weder aus den Schiffspapieren noch sonst ein Anhalt dafür gegeben ist, daß ein von dem Reeder verschiedener Eigentümer vorhanden ist, vergleicht, so ist anzunehmen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff und die Ladung demselben Eigentümer gehören.

Da schon nach dem in Punkt 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die Berufungspunkte noch besonders einzeln einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:
Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Furness Withy & Co. Ltd., englische juristische Person, West Hartlepool, England, County Durham, vertreten durch P. Gibson, Kapitän des Dampfers „Sylviana", wohnhaft in Craigavad, Belfast, Irland.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Kanagawaken. Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Sylviana", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die auf dem Dampfer „Sylviana" verladenen 6534 Tons Steinkohlen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden 6534 Tons Cambrische Kohle sind von dem Reklamanten, der Firma Furness Withy & Co. Ltd. in Barry, England, auf dem Dampfer „Sylviana" verschifft worden, um sie nach Wladiwostok einzuführen. Die genannte Firma ist Absender. Die Ladung wurde mit einem auf Order lautenden Konnossement versandt.

Am 14. Dezember 1904 verließ die Ladung Barry und wurde auf der Reise nach Wladiwostok über Sabang und Hongkong am 19. Februar 1905 in 33° 35' n. Br. und 128° 45' ö. L. mit dem genannten Schiff von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Nikko Maru", Marineleutnants Nikuta Hitoshi, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Sylviana", P. Gibson, des ersten Offiziers John Edwards, des ersten Maschinisten E. S. Dixon und des zweiten Offiziers D. J. Davis, das Schiffszertifikat, das Tagebuch, das Privatschiffsjournal, das Konnossement und die Ausklarierungsbescheinigung des Hafenamts in Hongkong.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Da Wladiwostok die beiden Eigenschaften eines Handelshafens und eines Kriegshafens besitze, so könne man nicht sogleich unbedingt

entscheiden, daß Kohle, die dorthin befördert werde, für den Kriegsgebrauch zu liefern sei. Vielmehr gehe aus dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall hervor, daß es billig sei, anzunehmen, daß die Ladung für friedlichen Gebrauch bestimmt sei. Daher sei die zur Verhandlung stehende Kohle keine Konterbande.

Selbst wenn man annehme, daß die zur Verhandlung stehende Kohle, weil sie nach einem feindlichen Platz befördert zu werden im Begriff gewesen sei, feindlichen Charakter habe, so könne sie doch, weil unter neutraler Flagge fahrend, nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 nicht beschlagnahmt werden.

Daher werde die Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung sei Kohle zum Marinegebrauch. Ihr Bestimmungsort sei der russische Kriegshafen Wladiwostok. Es sei daher klar, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch zu liefernde Konterbande sei. Daher müsse sie eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn Grund für die Annahme vorliegt, daß Kohle, die nach einem feindlichen Hafen befördert wird, für den Armee- oder Marinegebrauch des Feindes geliefert werden soll, so erkennen die Bestimmungen und die Praxis des Völkerrechtes an, daß sie als Konterbande anzusehen und einzuziehen ist.

Der Bestimmungsort der zur Verhandlung stehenden Ladung, Wladiwostok, ist seinen Verhältnissen nach grundverschieden von dem in dem „Neptunus"-Fall vorkommenden Amsterdam. Es ist Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und dient zurzeit als Hauptstützpunkt für seine Flotte. Von gewöhnlichen Handelsschiffen ist dort zurzeit keine Spur mehr zu sehen.

Wenn die zur Verhandlung stehende Ladung, welche als Kohle, wie sie ausschließlich für den Marinegebrauch dient, bezeichnet werden muß, nach diesem Platz bestimmt ist, so ist es zutreffend anzunehmen, daß dieselbe ausschließlich zum Kriegsgebrauch geliefert werden sollte. Daher ist die Ladung Konterbande.[1])

Da somit die Behauptungen des Vertreters der Reklamation unbegründet sind, so ist die Ladung mit Recht einzuziehen.[2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 15. Mai 1905 im Prisengericht zu Sasebo, im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Reklamant: Furneß Withy & Co. Ltd., England, County Durham, West Hartlepool, vertreten durch den Kapitän der „Sylviana", P. Gibson, England, Belfast, Craigavad.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 15. Mai hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Sylviana", welcher am 19. Februar 1905 auf 33° 35' n. Br. und 128° 25' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der auf dem Dampfer „Sylviana" verschifften 6534 Tons Steinkohlen erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat P. Gibson als Vertreter des Reklamanten, der Firma Furness Withy & Co. Ltd., durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Begründung sind folgende:

Es sei freilich in neuerer Zeit äußerst bestritten, ob Kohle Konterbande sei. In der japanischen Seeprisenordnung[3]) sei jedoch als Prinzip anerkannt, daß sie nur als Konterbande gelte, wenn sie erwiesenermaßen zum Kriegsgebrauch des Feindes habe geliefert werden sollen. Aber wenn man selbst annehme, daß dies Prinzip mit den Grundsätzen des Völkerrechts übereinstimme, so sei doch der Bestimmungshafen der zur Verhandlung stehenden Ladung, Wladiwostok, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Da an diesem Platz alle Arten von kaufmännischen und gewerblichen Unternehmungen betrieben würden und neutrale Firmen dort Niederlassungen hätten, so könne man aus der Tatsache, daß Kohle, welche nicht absolute Konterbande sei, dorthin transportiert werde, nicht ohne weiteres schließen, daß diese für den Gebrauch der Kriegsmacht bestimmt sei. Auch nach der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus"-Fall im Kriege zwischen England und Holland im Jahre 1798, sei es billig, daß die zur Verhandlung stehende Ladung, als zur Einfuhr nach dem Handelshafen Wladiwostok und zu friedlichem Gebrauch bestimmt, angesehen werde.

Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff weiche zwar das englische Prinzip von dem kontinentalen in etwas ab, aber im großen und ganzen sei ihr Sinn doch derselbe. Nach der englischen Praxis würden Güter, welche, weil für die feindlichen Kriegsschiffe oder Truppen bestimmt, als Kriegskonterbande anzusehen seien, unter Zahlung einer Vergütung eingezogen. Nach dem kontinentalen

[3]) V. § 14.

Prinzip sei, wie es die völkerrechtlichen Kongresse beschlossen hätten, für Güter, welche sowohl friedlichen als auch kriegerischen Zwecken dienen könnten, wenn sie auf der Reise nach einem feindlichen Hafen begriffen seien, bestimmt, daß dem kriegführenden Staat ihnen gegenüber, unter der Bedingung der Vergütung, das Beschlagnahmerecht und außerdem das Vorkaufsrecht zustehe. Während so die moderne Rechtspraxis mit Bezug auf relative Konterbande eine immer weitherziger werdende Tendenz zeige, sei nur Japan unbillig streng, indem es im Gegensatz zu den erwähnten Rechtsprinzipien und Gewohnheiten Kohle, die sowohl friedlichen als kriegerischen Zwecken diene, wenn sie nach einem Platz, der Handels- und Kriegshafen sei, bestimmt wäre, bedingungslos einziehe. Besonders weil die japanische Prisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbande handele, eine billigere Haltung eingenommen würde.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung sei Cardiffkohle, wie sie vorzugsweise für Kriegsschiffe geliefert werde. Ihr Bestimmungsort, Wladiwostok, sei der Hauptstützpunkt der feindlichen Flotte und seit dem Kriege mit Japan hätten die gewöhnlichen Handelsschiffe ihren Verkehr nach dort fast ganz eingestellt. Es sei bekannt, daß Wladiwostok ein Handelshafen nur dem Namen nach, tatsächlich aber seinen Verhältnissen nach ein reiner Kriegshafen sei. Es sei von dem in dem „Neptunus"-Fall in Betracht kommenden Amsterdam in der damaligen Zeit so verschieden, daß die beiden Häfen nicht auf eine Stufe gestellt werden könnten. Danach könne jener Fall nicht als Präcedenz für den vorliegenden angewandt werden. Das Urteil erster Instanz sei ihm daher mit Recht nicht gefolgt und die Berufung sei in diesem Punkte unbegründet.

Daß Kohle, welche für feindliches Gebiet bestimmt sei, wenn anzunehmen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle, als Konterbande angesehen und eingezogen werden müsse, sei nicht nur von der Völkerrechtspraxis anerkannt, sondern auch in der japanischen Seeprisenordnung klar ausgesprochen. Es sei daher zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz, weil es diese Tatsache angenommen habe, auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Ladung erkenne. Auch sei es als zutreffend zu bezeichnen, wenn das Prisengericht den Ausführungen des Reklamanten bezüglich Einziehung

unter Leistung einer Vergütung, bedingter Beschlagnahme und Vorkaufs nicht gefolgt sei, denn diese seien nur vereinzelte Staatenpraxis beziehungsweise Gelehrtenansichten, könnten aber nicht als Bestimmungen oder Praxis des geltenden Völkerrechts anerkannt werden.

Daher sei die Berufung auch in diesem Punkte unbegründet.

Da demnach das Urteil erster Instanz, wie ausgeführt, zutreffend und die Berufung unbegründet sei, müsse sie abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast gänzlich aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Orte bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt als Prinzip an, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesem Ansuchen des Reklamanten nicht Folge leistete.

Demnach ist die Berufung in allen Punkten unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 26. August 1905. Im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Powderham Steamship Company, Ltd., England, Plymouth, Southside Street, vertreten durch Joseph Arthur Bellamy.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Powderham" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Powderham" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Powderham" steht im Eigentum der Powderham Steamship Company Ltd. in Plymouth, England. Er führt die englische Flagge und ist ein Handelsschiff, das zum Gütertransport dient.

Der Kapitän Alfred B. Toms lud Anfang November 1904 auf Order des Prokuristen der Reederei, Joseph A. Bellamy in Cardiff, England, 4000 Tons Steinkohlen und verließ diesen Hafen am 12. d. M. mit Bestimmung für Wladiwostok. Am 3. Januar traf er in Hongkong ein, fragte bei dem Reeder an, ob er nach Wlodiwostok fahren solle, und erhielt Order, dorthin zu fahren. Am 11. d. M. verließ er Hongkong, lief Shanghai an und wurde auf der Fahrt nach Wladiwostok am 19. Februar, 11.50 Uhr abends auf 34° 41′ n. Br. und 129° 3′ ö. L., weil er Konterbande führe, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" aufgebracht. Ein Konnossement ist nicht ausgestellt worden.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Nikko Maru", Marineunterleutnants Murakami Toru, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Powderham", Alfred B. Toms, des ersten Offiziers Ernest Howe und des Obermaschinisten David Milne, durch das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal und ein Telegramm von Joseph Bellamy an den Kapitän.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei Eigentum des Reklamanten und sei im November 1904 an die Firma Pyman Watson Ltd. in London zum Kohlentransport von Cardiff, England, nach Hongkong, Shanghai und Kiautschou verchartert worden. Der Charterer habe indes die Kohle von Hongkong aus nach dem in dem Chartervertrag nicht genannten Wladiwostok beordert.

Die Ladung sei keine absolute Konterbande und, wenn man auch annehmen wolle, daß der Reeder um die Bestimmung derselben nach Wladiwostok gewußt habe, so habe er doch an dem Transport von Konterbande keinen Anteil und könne nicht dafür bestraft werden. Viel weniger daher noch, wo er von der Reise des Schiffes nach einem in dem Chartervertrag nicht genannten Platz keine Kenntnis gehabt habe.

Selbst wenn die Ladung als Konterbande angesehen werde, so stehe sie doch nicht im Eigentum des Reklamanten und daher könne das Schiff nicht zusammen mit der Ladung eingezogen werden.

Es werde daher Freigabe desselben beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Steinkohle sei nach dem russischen Kriegshafen Wladiwostok bestimmt und sei, da es somit offenbar sei, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen, Konterbande.

Da ferner angenommen werden könne, daß die Kohle im Eigentum des Reeders stehe, so sei das zur Verhandlung stehende Schiff einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Bestimmungen und die Praxis des Völkerrechts stehen auf dem Standpunkt, daß ein Schiff, welches Konterbande führt, im Falle daß sein Eigentümer und Eigentümer der Konterbande dieselbe Person ist, eingezogen werden muß.[1])

Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs besteht aus Cardiffkohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf den Kriegsschiffen verwandt wird. Ihr Bestimmungsort ist Wladiwostok, der Hauptstützpunkt der russischen Flotte. Danach ist es unzweifelhaft, daß die Kohle für den feindlichen Kriegsgebrauch zu liefern war und daher Konterbande ist.[2]) Wenn man weiter überlegt, daß ein Chartervertrag und Konnossement auf dem Schiff nicht vorhanden war, daß der Kapitän die Kohle auf Anordnung der Reederei in Cardiff geladen hat, und von Hongkong nach Empfang einer Order des Reeders nach Wladiwostok abgereist ist, sowie daß der Reeder den Kohlenhandel nicht zum Gewerbe hat, so kann nicht bezweifelt werden, daß die Kohle im Eigentum des Reeders steht.

Der Vertreter der Reklamation macht freilich geltend, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der Firma Pyman, Watson & Co.

---

[1]) V. § 43,2. — [2]) II. Ziffer 2.

gechartert worden sei und daß die Kohle diesem Charterer gehöre. Da er aber für diese Behauptung keinerlei Beweis erbracht hat, so kann sie nicht anerkannt werden.

Zwar führt der Vertreter der Reklamation aus: das Vernehmungsprotokoll des Kapitäns besage freilich, daß derselbe dem mit dem Falle beauftragten Rat gegenüber ausgesagt habe, er habe die Kohle auf Anordnung des Prokuristen, der die Reederei in Cardiff vertrete, geladen. Dies sei aber eine falsche Übersetzung durch den Dolmetscher. Der Kapitän habe bei der Vernehmung ausgesagt, daß er die Kohle im Auftrage des Charterers geladen habe. Da es aber so der Charterer gewesen sei, der die Kohle habe laden lassen, so sei der Reeder daran nicht im geringsten beteiligt.

Die Aussage des Kapitäns bei der Vernehmung ist aber sehr unbestimmt gewesen, so daß sie nicht als glaubwürdig angesehen werden und der Aussage des Vertreters der Reklamation nicht beigepflichtet werden kann.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 11. Juni 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die Powderham Steamship Company Ltd., Plymouth, South Side Street Nr. 23.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 11. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Powderham", welcher am 19. Februar 1905 auf 34° 41′ n. Br. und 129° 3′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Powderham" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, die Powderham Steamship Company Ltd., durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Das von dem Prisengericht in Sasebo am 11. Juni 1905 erlassene Urteil auf Einziehung des Dampfers „Powderham" sei unzutreffend, es werde Aufhebung desselben und Freigabe des Dampfers „Powderham" beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei verschieden von dem der Ladung und er habe sich keiner betrügerischen Handlung schuldig gemacht. Das Gericht erster Instanz habe indessen unzutreffenderweise entschieden, daß das Schiff und die Ladung im selben Eigentum stünden und daß die Ladung unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft und befördert worden sei.

2. Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs stehe nicht im Eigentum des Reeders und Reklamanten, sondern im Eigentum von Pyman Watson Ltd. Dies lasse sich aus der Aussage des Kapitäns entnehmen, in welcher es heiße:

> er wisse nicht, wer der Eigentümer der Ladung sei . . . . er glaube, daß die Kohle des zur Verhandlung stehenden Schiffs nicht dem Reeder gehöre, wisse aber nicht, an wen sie verkauft sei. Er selber glaube, daß sie der Firma Pyman Watson gehöre.

Das Gericht erster Instanz schließe indes daraus, daß der Kapitän die Kohle auf Anordnung des den Reeder in Cardiff vertretenden Prokuristen verladen habe; daß dieselbe von Hongkong auf Order des Reeders nach Wladiwostok abgegangen sei; daß auf dem Schiff kein Chartervertrag und kein Konnossement vorhanden gewesen sei; und daß der Reeder als Gewerbe den Kohlenhandel betreibe, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes im Eigentum des Reeders stehe. Dies sei eine Entscheidung, die sich auf falscher Auffassung der Tatsachen gründe.

Der Kapitän habe im Gerichtshof der ersten Instanz das Protokoll über seine Vernehmung dahin verbessert, daß der Passus, daß die Ladung im Auftrage des den Reeder vertretenden Prokuristen verladen worden sei, auf einem Irrtum des Dolmetschers beruhe und daß er ganz klar gesagt habe, daß die Kohle im Auftrage des Charterers geladen worden sei. Das Gericht erster Instanz sage dazu, daß diese Aussage nicht klar und glaubwürdig sei und daher nicht anerkannt werden könne. Aber selbst einmal angenommen, daß der Kapitän wirklich so ausgesagt habe, wie es in dem Protokoll stehe, so berechtige das noch keineswegs zu der Annahme, daß der Reeder der Eigentümer der Kohle sei. Denn auch wenn der Reeder den Kohlentransport für Pyman Watson übernommen habe, würde es für den Reeder das ganz gewöhnliche Verfahren sein, wenn er dem Kapitän Order gebe, die Kohle in seinem Schiffe zu verladen.

Wenn ferner der Reeder dem Kapitän in Hongkong Order gegeben habe, nach Wladiwostok weiterzufahren, so sei das nur eine Ausübung seines Rechts, dem Kapitän Befehle zu erteilen, und könne nicht als Unterlage für die Entscheidung dienen, daß die Ladung im Eigentum des Reeders stehe.

Was die Tatsache angehe, daß kein Chartervertrag und kein Konnossement auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff vorhanden gewesen sei, so sei der Grund dafür der, daß der Kapitän, welcher alle diese Papiere bis zur Ankunft in Hongkong mitgehabt habe, dieselben, als er die Order bekommen habe, nach Wladiwostok zu gehen, alle weggeworfen habe, da er der Ansicht gewesen sei, daß ein Bedürfnis für diese auf Hongkong ausgestellten Papiere nicht mehr vorliege. Wenn man dieses Vorgehen vielleicht auch nicht als geringfügig ansehen werde, so könne man doch nicht annehmen, daß es vorsätzlich mit Rücksicht auf eine Aufbringung geschehen sei, um durch Zerstörung oder Verheimlichung der Papiere Beweismaterial zu vernichten. Denn ob das Schiff, welches nach Wladiwostok gegangen sei, die auf Hongkong als Bestimmungsort lautenden Papiere an Bord geführt, oder ob es keins von ihnen bei sich gehabt hätte, jeder von diesen Fällen würde in gleicher Weise ein Verdachtsgrund für die Beschlagnahme geworden sein. Wenn die Papiere daher auch weggeworfen worden seien, so habe das Schiff doch dadurch nicht der Aufbringung entgehen können, so daß ein derartiger Vorsatz ihrer Vernichtung nicht zugrunde gelegen habe.

Wenn des weiteren von dem Gericht erster Instanz vorgebracht werde, daß der Reeder den Kohlenhandel als Gewerbe betreibe, und daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs Ware sei, wie er sie verkaufe, so betreibe er doch eigentlich ein Seetransportgeschäft und es sei sein Gewerbe, Gütertransporte für andere zu übernehmen. Wenn er daneben auch gelegentlich Kohlengeschäfte mache, so sei doch die Entscheidung, welche daraufhin die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs als im Eigentum des Reeders stehend betrachte, mit dem Sachverhalt im Widerspruch.

3. Das Gericht erster Instanz behaupte,

> die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs[3]) sei Cardiff-Kohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme. Ihr Bestimmungsort, Wladiwostok, sei Rußlands Hauptflottenstützpunkt. Weil es daher außer Zweifel stehe, daß die Kohle für den feindlichen Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen, sei sie Konterbande.

Da aber Wladiwostok Rußlands einziger Handelshafen im Osten sei,

[3]) Diese Stelle ist fälschlich zitiert aus dem Urteil über die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs. (VI. 40b.)

so sei es unzutreffend, wenn Kohle dorthin befördert werde, lediglich daraufhin, daß es Kriegshafen sei, zu entscheiden, daß sie Kriegsbedarf sei. Es sei bekannt, daß in unserer Zeit Cardiff-Kohle nicht ausschließlich für die Marine zur Verwendung komme, vielmehr ganz allgemein im Industriebetrieb und auch zu sonstigem Gebrauch verwandt werde.

Daher müsse besonders in einem Falle, wo eine solche zu friedlichem und kriegerischem Gebrauch verwendbare Ladung Kohle nach einem Hafen versandt werde, der wie Wladiwostok die Eigenschaft eines Handelshafens und eines Kriegshafens in sich vereinige, angenommen werden, daß es der Praxis des Völkerrechts entspreche, wenn man das in anderen Fällen schon häufig angezogene Urteil des „Neptunus"-Falles aus dem Jahre 1798 zugrunde lege und annehme, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes nach dem Handelshafen Wladiwostok habe befördert und zu friedlichem Gebrauch geliefert werden sollen.

Kurz, das zur Verhandlung stehende Schiff habe keine Konterbande geladen und könne, da die Ladung überdies nicht dem Reeder gehöre, nicht eingezogen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Wenn man die Aussage des Kapitäns bei seiner Vernehmung durch den mit dem Fall beauftragten Rat des Prisengerichts erster Instanz und die Tatsache, daß der Reeder Kohlenhandel betreibe, zusammenhalte, so müsse man zu dem Schluß kommen, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs dem Reeder gehöre.

Der Reklamant habe freilich bei der mündlichen Verhandlung über diesen Punkt ausgesagt, das zur Verhandlung stehende Schiff sei von Pyman Watson Ltd. gechartert und die Kohle gehöre dem Charterer. Da aber an Bord des Schiffes ein Chartervertrag und ein Konnossement nicht vorhanden gewesen seien und auch sonst keinerlei Beweis zur Bekräftigung der Behauptung des Reklamanten vorliege, so sei es zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz diesen Behauptungen keine Anerkennung geschenkt und angenommen habe, daß Schiff und Ladung demselben Eigentümer gehörten.

2. Das Gericht erster Instanz habe in dieser Sache nicht die Annahme gestellt, daß die Ladung unter Anwendung von betrügerischen Mitteln verladen und versandt worden sei. Dies sei ein gänzliches Mißverständnis des Reklamanten. Daher sei eine Erwiderung hierauf nicht erforderlich.

Aus diesen Gründen werde Verwerfung der Berufung beantragt.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsfoltte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiff-Kohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“ auch in diesem Falle angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe wie das zur Verhandlnug stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird, besonders im vorliegenden Falle, wo die ganze Ladung des Schiffes Konterbande ist.

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffes unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 5. September 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman, Watson & Co. Ltd., England, Wales, Cardiff, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Powderham“, Alfred B. Toms aus Liverpool.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Noshun, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Powderham“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Die auf dem Dampfer „Powderham“ verschifften 4000 Tons Steinkohlen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung von 4000 Tons Cardiffkohle ist in Cardiff auf dem Dampfer „Powderham“ verschifft worden und am 12. November 1904 von dort nach Wladiwostok abgesandt worden. Am 19. Februar 1905, abends 11 Uhr 50 Minuten wurde sie auf der See in 34° 41′ n. Br. und 129° 3′ ö. L., als die „Powderham“, weil sie Konterbande führe, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru“ aufgebracht wurde, mit dieser zusammen beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Nikko Maru“, Marineunterleutnants Murakami Toru, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Powderham“, Alfred B. Toms, des ersten Offiziers Ernest Howe, des Obermaschinisten David Milne, durch das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal und ein Telegramm von Joseph A. Bellamy an den Kapitän.

Die Hauptpunkte der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe im November 1904 den Dampfer „Powderham“ gechartert und die zur Verhandlung stehende, ihm gehörige Ladung darauf verschifft. Am 12. d. M. sei dieselbe von Cardiff in England abgesandt worden, um nach Wladiwostok in Rußland befördert zu werden.

Kohle sei ihrer Art nach keine natürliche Konterbande, und lediglich daraus, daß sie nach einem Hafen einer kriegführenden Macht bestimmt sei, könne nicht abgeleitet werden, daß sie zum Kriegsgebrauch dienen solle. Da Wladiwostok die doppelte Eigenschaft eines Handels- und eines Kriegshafens habe, so könne nicht ohne weiteres angenommen werden, daß die dorthin bestimmte Kohle zum Kriegsgebrauch verwandt werden solle. Vielmehr tue die Entscheidung des „Neptunus“-Falls dar, daß es billig sei, anzunehmen, daß sie zu friedlichem Zweck habe geliefert werden sollen.

Daher werde Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Kohle sei nach Wladiwostok, dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands, bestimmt gewesen. Sie sei daher, weil es offenbar sei, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch habe dienen sollen, Konterbande. Deshalb sei sie einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Vertreter der Reklamation behauptet, daß der Reklamant der Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Ladung sei und die „Powderham" gechartert habe. Da er aber dafür keinerlei Beweis erbracht hat, so kann diese Behauptung nicht anerkannt werden. Dagegen ist kein Chartervertrag und kein Konnossement auf dem Schiff vorhanden gewesen; in Cardiff hat der Kapitän die zur Verhandlung stehende Ladung auf Anordnung des den Reeder in Cardiff vertretenden Prokuristen verladen; dieselbe ist auch von Hongkong auf Order desselben nach Wladiwostok abgegangen; und endlich betreibt der Reeder als Gewerbe den Kohlenhandel. Wenn man aber dies erwägt, so scheint es gerechtfertigt, anzunehmen, daß die zur Verhandlung stehende Kohle im Eigentum des Reeders steht.

Demnach ist das rechtliche Interesse des Reklamanten an der zur Verhandlung stehenden Ladung als nicht erwiesen zu erachten, und die Reklamation ist abzuweisen.[1])

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist Cardiffkohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf Kriegsschiffen zur Verwendung kommt. Ihr Bestimmungsort ist Wladiwostok, Rußlands Hauptflottenstützpunkt. Von gewöhnlichen Handelsschiffen ist dort zurzeit fast nichts mehr zu sehen, so daß man annehmen kann, daß die zur Verhandlung stehende Ladung nach Ankunft in Wladiwostok gänzlich zum Gebrauch bei der Marine gedient haben würde. Sie ist daher Konterbande[2]) und muß nach den völkerrechtlichen Grundsätzen mit Recht eingezogen werden.[3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 11. Juni 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson Ltd., England, Wales, Cardiff, vertreten durch Alfred B. Toms aus Liverpool, England.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Koshun, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

[1]) IV. § 16,2. — [2]) II. Ziffer 2. — [3]) V. § 43.

Am 11. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Powderham", welcher am 19. Februar 1905 auf 34° 41' n. Br. und 129° 3' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Abweisung der Reklamation und Einziehung der auf dem Dampfer „Powderham" verschifften 4000 Tons Steinkohlen erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Alfred B. Toms als Vertreter des Reklamanten, der Firma Pyman Watson Ltd., durch die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Koshun als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung der Vertreter der Reklamation, Akiyama Genzo und Nishi Koshun, sind folgende:

Das von dem Prisengericht zu Sasebo am 11. Juni 1905 gefällte Urteil auf Abweisung der Reklamation und Einziehung der auf dem Dampfer „Powderham" verschifften 4000 Tons Steinkohlen sei unzutreffend. Es werde daher Aufhebung desselben und Freigabe der genannten Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nicht Eigentum des Reeders und auch keine Kriegskonterbande. Es sei unzutreffend, wenn das Gericht erster Instanz angenommen habe, daß sie dem Reeder gehöre und Konterbande sei.

2. Das Gericht erster Instanz stelle die Tatsachen nebeneinander, daß

> die zur Verhandlung stehende Ladung nicht im Eigentum des Reklamanten, sondern des Reeders stehe; daß kein Beweis für die Charterung der „Powderham" vorhanden sei; daß ein Chartervertrag und ein Konnossement an Bord nicht vorhanden gewesen seien; daß der Kapitän auf Anordnung des den Reeder vertretenden Prokuristen die Ladung eingenommen und auch von Hongkong auf Order des Genannten nach Wladiwostok weiterbefördert habe; schließlich, daß der Reeder Kohlenhandel betreibe.

Auf Grund dieser Tatsachen entscheide es, daß der Reklamant an der zur Verhandlung stehenden Ladung kein rechtliches Interesse habe und daß daher die Reklamation abzuweisen sei.

Daß aber die zur Verhandlung stehende Ladung dem Reklamanten gehöre, gehe aus der Aussage des Kapitäns hervor, in der es heiße:

> die Kohlen gehörten nicht dem Reeder . . . . . nach seiner Idee gehörten dieselben der Firma Pyman Watson.

Daß ferner der Dampfer, auf dem die zur Verhandlung stehende Ladung verschifft sei, von Pyman Watson Ltd. gechartert worden sei, lasse sich daraus entnehmen, daß der Kapitän ausgesagt habe,

> in dem bis Hongkong mitgehabten Chartervertrag habe gestanden, daß Pyman Watson das Schiff von dem Reeder gechartert hätten.

Was die Tatsache angehe, daß dieser Chartervertrag und das Konnossement nicht an Bord vorhanden gewesen seien, so sei der Grund dafür der, daß der Kapitän, der diese Papiere bis zur Ankunft in Hongkong mitgehabt habe, dieselben, als er Order bekommen habe, nach Wladiwostok zu gehen, alle weggeworfen habe, da er der Ansicht gewesen sei, daß ein Bedürfnis für diese auf Hongkong als Bestimmungsort ausgestellten Papiere nicht mehr vorliege. Wenn man dieses Vorgehen auch vielleicht nicht als geringfügig ansehen werde, so könne man doch nicht annehmen, daß es vorsätzlich mit Rücksicht auf eine Aufbringung geschehen sei, um durch Zerstörung oder Verheimlichung der Papiere Beweismaterial zu vernichten. Denn ob das Schiff, welches nach Wladiwostok gegangen sei, die auf Hongkong als Bestimmungsort lautenden Papiere an Bord geführt oder ob es keins von ihnen bei sich gehabt hätte, jeder von diesen Fällen würde in gleicher Weise ein Verdachtsgrund für die Beschlagnahme geworden sein. Wenn die Papiere daher auch weggeworfen worden seien, so habe das Schiff doch dadurch nicht der Aufbringung entgehen können, so daß ein derartiger Vorsatz ihrer Vernichtung nicht zugrunde gelegen habe.

Der Kapitän habe im Gerichtshof der ersten Instanz das Protokoll über seine Vernehmung dahin verbessert, daß der Passus, daß die Ladung im Auftrag des den Reeder vertretenden Prokuristen verladen worden sei, auf einem Irrtum des Dolmetschers beruhe und daß er ganz klar gesagt habe, daß die Kohle im Auftrage des Charterers geladen worden sei. Das Gericht erster Instanz sage dazu, daß diese Aussage nicht klar und glaubwürdig sei und daher nicht anerkannt werden könne. Aber selbst einmal angenommen, daß der Kapitän wirklich so ausgesagt habe, wie es in dem Protokolle stehe, so berechtige das noch keineswegs zu der Annahme, daß der Reeder der Eigentümer der Kohle sei. Denn auch wenn der Reeder den Kohlentransport für Pyman Watson übernommen habe, würde es für den Reeder das ganz gewöhnliche Verfahren sein, wenn er dem Kapitän Order gebe, die Kohle in seinem Schiff zu verladen.

Wenn ferner der Reeder dem Kapitän in Hongkong Order gegeben habe, nach Wladiwostok weiterzufahren, so sei das nur eine Ausübung seines Rechts, dem Kapitän Befehle zu erteilen, und könne nicht als Unterlage für die Entscheidung dienen, daß die Ladung im Eigentum des Reeders stehe.

Wenn des weiteren von dem Gericht erster Instanz vorgebracht werde, daß der Reeder den Kohlenhandel als Gewerbe betreibe, und daß die zur Verhandlung stehende Ladung Ware sei, wie er sie verkaufe, so betreibe er doch eigentlich ein Seetransportgeschäft, und es sei sein Gewerbe, Gütertransporte für andere zu übernehmen. Wenn er daneben auch gelegentlich Kohlengeschäfte mache, so sei doch die Entscheidung, welche daraufhin die Ladung des Schiffes als im Eigentum des Reeders stehend betrachte, mit dem Sachverhalt im Widerspruch.

3. Das Gericht erster Instanz behaupte,

> die zur Verhandlung stehende Ladung sei Cardiffkohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme; ihr Bestimmungsort, Wladiwostok, sei Rußlands Hauptflottenstützpunkt. Weil es daher außer Zweifel stehe, daß die Kohle für den feindlichen Kriegsgebrauch habe geliefert werden sollen, sei sie Konterbande.

Da aber Wladiwostok Rußlands einziger Handelshafen im Osten sei, so sei es unzutreffend, wenn Kohle dorthin befördert werde, lediglich daraufhin, daß es Kriegshafen sei, zu entscheiden, daß sie Kriegsbedarf sei. Es sei bekannt, daß in unserer Zeit Cardiffkohle nicht ausschließlich bei der Marine zur Verwendung komme, vielmehr ganz allgemein im Industriebetrieb und auch zu sonstigem Gebrauch verwendet werde. Daher müsse besonders in einem Falle, wo eine solche zu friedlichem und kriegerischem Gebrauch verwendbare Ladung Kohlen nach einem Hafen versandt werde, der wie Wladiwostok die Eigenschaften eines Handels- und eines Kriegshafens in sich vereinige, angenommen werden, daß es der Praxis des Völkerrechts entspreche, wenn man das in anderen Fällen schon häufig angezogene Urteil des „Neptunus"-Falles zugrunde lege und annehme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung nach dem Handelshafen Wladiwostok habe befördert und zu friedlichem Gebrauch geliefert werden sollen.

Kurz, die zur Verhandlung stehende Ladung gehöre dem Reklamanten und sei keine Kriegskonterbande. Er habe daher rechtliches Interesse an der genannten Ladung und sei befugt, eine Reklamation auf Freigabe derselben zu erheben. Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Die Ladung des Dampfers „Powderham" sei rauchlose Cardiffkohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf den Kriegsschiffen gebraucht werde. Ihr Bestimmungsort Wladiwostok habe freilich in Friedenszeiten neben seiner Eigenschaft als Kriegshafen auch die eines Handelshafens.

Seit dem Krieg mit Japan sei dieser Platz aber der einzige Flottenstützpunkt des Feindes im Osten und es sei eine bekannte Tatsache, daß der Verkehr mit dem Handelshafen aufgehört habe. Es sei daher sicher, daß die genannte Kohle, wenn sie dorthin gelangt wäre, zum Gebrauch des feindlichen Geschwaders gedient haben würde. Deshalb sei es rechtmäßig, wenn das Gericht erster Instanz entschieden habe, daß die zur Verhandlung stehende Ladung als Konterbande anzusehen und einzuziehen sei.

Der Reklamant werfe dem Gericht erster Instanz vor, daß es angenommen habe, daß die Ladung dem Reeder gehöre. Da der Reklamant aber nur mündlich und ohne Beweis behauptet habe, daß die Ladung ihm gehöre, so sei die Verwerfung dieser Behauptung und die sich auf die in dieser Sache vorgekommenen Beweise gründende Annahme, daß sie dem Reeder gehöre, rechtmäßig.

Aus diesen Gründen sei die Berufung zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es sind dafür, daß der Reklamant an der zur Verhandlung stehenden Kohle ein rechtliches Interesse hat, keine Schiffspapiere und auch sonst keinerlei stichhaltige Beweise vorhanden. Wenn der Kapitän auch ausgesagt hat, daß er glaube, daß die Kohle der Firma Pyman Watson gehöre und ferner, daß in dem Chartervertrag, der bis Hongkong vorhanden gewesen sei, gestanden habe, daß der Reeder das Schiff an Pyman Watson verchartert habe, so ist das nur eine mündliche Aussage, der kein Glauben beigemessen werden kann. Es ist daher durchaus nicht unzutreffend, wenn das Gericht erster Instanz auf Grund anderer Beweise angenommen hat, daß der Reeder der Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Kohle sei, und die Ablehnung der Reklamation ist gerechtfertigt. Daher ist der erste Teil von Punkt 1 und Punkt 2 unbegründet.

Selbst wenn man einmal annimmt, der Reklamant habe rechtliches Interesse an der zur Verhandlung stehenden Kohle, so steht doch das Völkerrecht auf dem Standpunkt, daß Güter wie Kohle, Lebensmittel und dergleichen, im Falle, daß sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sind oder nach einem Platz in Feindesland gehen und angenommen werden muß, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würden, als Kriegskonterbande anzusehen sind und eingezogen werden können.

Es ist nun aber unbestritten, daß die zur Verhandlung stehende Cardiffkohle nach Wladiwostok bestimmt gewesen und auf der Reise dorthin von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" beschlagnahmt worden ist. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen und sein Hauptflottenstützpunkt ist. Seit dem Krieg mit Japan hat es diesen Platz zum Hauptetappenort für seine Armee und seine

Marine gemacht. Es ist mit ganzer Kraft bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr ist in diesem Hafen fast ganz zum Stillstand gekommen. Die zur Verhandlung stehende Kohle ist ausgewählte Cardiffkohle, und die Preise für solche sind im Osten so außerordentlich hoch, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden ist. Wenn die Kohle daher einmal in Wladiwostok eingetroffen sein würde, so ist es unzweifelhaft, daß sie für den Gebrauch des russischen Geschwaders geliefert worden wäre. Es ist daher mit Recht geschehen, daß das Gericht erster Instanz die Kohle als Kriegskonterbande angesehen hat.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“ auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung in dem „Neptunus“-Falle und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse des Bestimmungsorts sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewendet werden kann. Daher ist auch der letzte Teil des Punktes 1 und Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 5. September 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend den deutschen Dampfer „Severus“, wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des deutschen Dampfers „Severus“ und seiner aus 3845 Tons Steinkohlen bestehenden Ladung erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer steht im Eigentum von Claus Peter Andersen in Hamburg, Deutschland. Sein Heimatshafen ist Hamburg. Er ist ein Stahlschiff mit einem Raumgehalt von 2133.42 Registertons und fährt unter deutscher Flagge.

Der Dampfer lud in Cardiff, England, 3845 Tons doppelt gesiebte Cardiffkohle, um diese nach Wladiwostok in Rußland zu befördern. Die Absender waren Powell, Dufflin & Co., der Ladungseigentümer

ist unbekannt. Im Konnossement ist der neutrale Hafen Manila als Reiseziel angegeben, der wirkliche Bestimmungshafen wurde verheimlicht, und der Dampfer erhielt einen Ausklarierungsschein mit der Angabe von Manila als Reiseziel. Am 24. November 1904 brach er von Cardiff auf und lief unterwegs die Häfen Algier, Port Said, Sabang und Labuan an. Nach der Abfahrt von Labuan am 31. Januar 1905 fuhr der Dampfer, ohne Manila und andere Häfen anzulaufen, durch die Philippinen in den Stillen Ozean und versuchte, sich möglichst weit vom Hokkaido entfernt haltend, Wladiwostok zu erreichen. Zu diesem Zweck wollte der Dampfer nach dem Passieren der Etorup-Straße und der Soya-Straße zunächst in der Olga-Bucht einen Lotsen annehmen und dann nach Wladiwostok gelangen. Am 23. Februar 1905, nachmittags um 1 Uhr wurde der Dampfer, nachdem er die Etorup-Straße bereits passiert und die offene See bei dem Shibetoro-Vorgebirge erreicht hatte, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Hongkong Maru" nach seinem Reiseziel gefragt. Da er darauf antwortete, daß er mit Steinkohlen nach der Olga-Bucht fahre, wurde er im Ende von dem genannten Kriegsschiff aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Leutnants zur See, Nishiuchi Yui, und des Kapitäns des „Severus", Wilhelm Berndt, durch das Konnossement, drei Ausklarierungsscheine, das Schiffszertifikat, zwei Schiffsjournale, die Kladde des Schiffsjournals und die Abschrift des Vernehmungsprotokolls des Kapitäns von dem Dampfer „Romulus", namens Grevenitz, in Sachen der Aufbringung des letztgenannten Dampfers.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist; seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht; ihre ganze Kraft ist dorthin gewandt und sie ist bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen; der gewöhnliche Handelsverkehr in Wladiwostok hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohlen und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im Osten ausschließlich zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Kriegskonterbande anzusehen.[1])

Wenn der Dampfer ferner, obwohl er schon von Anfang an vor der Abfahrt von Cardiff für Wladiwostok bestimmt war, in den Kon-

[1]) II. Ziffer 2.

nossementen und dem Ausklarierungsschein den neutralen Hafen Manila als Reiseziel bezeichnete und auch noch bei der Abfahrt von Labuan unter der falschen Angabe, nach Manila gehen zu wollen, einen Ausklarierungsschein erhielt und wenn er endlich nach der Abfahrt von Labuan in einem weiten Bogen Wladiwostok durch die Soya-Straße zu erreichen trachtete, so ist dies alles auf die betrügerische Absicht zurückzuführen, durch eine vorsätzliche Verschleierung seines Bestimmungsorts der Aufbringung zu entgehen, und nicht etwa auf ein entschuldbares Versehen oder auf die Absicht, eine für die Fahrt bequemere Route zu nehmen. Wenn nun auch der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgesagt hat, die in dem Ausklarierungsschein enthaltene Angabe von Manila als Bestimmungsort sei nicht richtig, vielmehr sei das wirkliche Reiseziel, wie in dem Schiffsjournal angegeben, die Olga-Bucht, so entspricht auch dieses nicht den Tatsachen. Schiff und Ladung waren vielmehr nach Wladiwostok bestimmt. Das ergibt sich aus folgendem: in dem Tagebuch des Dampfers ist bei der Abfahrt von Labuan am 31. Januar 1905 folgendes eingetragen worden. „Da der Dampfer „Romulus" nach dem gleichen Hafen wie dieser Dampfer fahren soll, so habe ich den Kohlenzieher Brandt, welcher in Labuan verhaftet worden war, dem „Romulus" überlassen, um ihn nachzubringen." Ferner enthält die Abschrift des Protokolls über das Verhör des Kapitäns Grevenitz vom deutschen Dampfer „Romulus", welcher demselben Reeder gehört wie der „Severus" und von dem gleichen Platz mit gleicher Ladung abgefahren ist, folgende Aussagen des genannten Kapitäns: „Ich habe von Labuan einen Mann der Besatzung des „Severus" auf dem „Romulus" mitgenommen"; „als Reiseziel des „Romulus" war Hongkong angegeben; in Wirklichkeit aber sollte der Dampfer die Olga-Bucht anlaufen und von dort unter Führung eines Lotsen nach Wladiwostok gehen"; „obwohl ich in das Tagebuch als Bestimmungsort die Olga-Bucht hätte eintragen müssen, habe ich es nicht getan und zwar, weil ich das Reiseziel der Mannschaft verheimlichen zu müssen glaubte." Vergleicht man vorstehende Punkte miteinander, so ergibt sich, wie oben gesagt, daß der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffes und seiner Ladung ohne allen Zweifel Wladiwostok in Rußland war. Kurz, der Dampfer „Severus" hat auf betrügerische Weise Kriegskonterbande befördert. Schiffe aber, welche solche betrügerischen Mittel anwenden, sind nach völkerrechtlicher Theorie und Praxis samt ihrer Ladung, soweit sie aus Kriegskonterbande besteht, einzuziehen. [2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

---

[2]) V. §§ 43, 44.

Gegeben am 28. April 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, nach Anhörung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend den deutschen Dampfer „Romulus", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des deutschen Dampfers „Romulus" sowie seiner aus etwa 3400 Tons Cardiffkohlen bestehenden Ladung entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Romulus" steht im Eigentum von C. Andersen in Hamburg, Deutschland, sein Heimatshafen ist Hamburg und er ist ein Handelsschiff, welches die deutsche Flagge führt. Er lud in Cardiff, England, eine dem Reeder gehörige Ladung von etwa 3500 Tons dreimal gesiebter Cardiffkohle. Absender waren Cory Brothers, der Empfänger sollte sich nach Order bestimmen. Im Konnossement und dem Ladungsverzeichnis ist Hongkong als Bestimmungsort angegeben, und der Ausklarierungsschein lautet auch auf Hongkong. Am 11. Dezember 1904 verließ der Dampfer Cardiff und lief unterwegs die Häfen Algier, Port Said, Sabang und Labuan an. Von dort fuhr er am 1. Februar dieses Jahres nach Wladiwostok ab, wobei er vorsätzlich einen Umweg durch die Philippinen in den Stillen Ozean hinaus nahm. Am 21. Februar fuhr er durch die Etorup-Straße in den Soyakanal, worauf er jedoch in Treibeis geriet und Schaden an seinem Schiffskörper nahm. Wegen Widerstands der Mannschaft änderte er den vorbestimmten Kurs und fuhr am 23. d. M. wieder in die Straße von Etorup zurück. Auf der Fahrt mußte er, zur Sicherheit des Schiffes, ungefähr 100 Tons Kohlen werfen. Als er dann von der Tsugarustraße nach Wladiwostok weiterfuhr, wurde er am 26. Februar 1905 bei Tagesanbruch von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Iwate" gesichtet und bei dem Shiokubi-Vorgebirge aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Iwate", Kapitänleutnants Uchikura Rikichi, durch die Vernehmungsprotokolle des Genannten, des Kapitäns des „Romulus" und anderer Leute aus der Besatzung des Schiffs, das Schiffszertifikat, das Konnossement, das Ladungsverzeichnis, den Ausklarierungsschein von Cardiff, das Tagebuch, die Kladde desselben und

die Abschrift eines Telegramms der Firma Dreyer & Co. an den Kapitän des „Romulus".

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handel hat fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im Osten ausschließlich zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1])

Der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffs hat freilich dem mit dem Fall beauftragten Prisenrat gegenüber ausgesagt, daß er zur Zeit der Abreise von Cardiff davon, daß er nach Wladiwostok gehen solle, nichts gewußt habe und erst, als er Labuan angelaufen habe, von dem Reeder Order für Wladiwostok erhalten habe. Er wisse nicht, ob der Reeder schon von Anfang an die Absicht gehabt habe, das Schiff nach Wladiwostok gehen zu lassen oder nicht. Bei seiner Vernehmung über die Heuerzulage der Mannschaft hat er dagegen geantwortet, daß er mit dem Reeder schon im voraus abgemacht gehabt habe, daß er, wenn die Mannschaft die Bestimmung des Schiffes nach Wladiwostok erraten solle, ihr entsprechende Zulagen solle gewähren können. Als er bei der Visitierung von dem Offizier, der die Beschlagnahme ausführte, über den Grund, weshalb Hongkong als Bestimmungsort des Schiffes angegeben sei, befragt wurde, gab er an, daß das Schiff von Wladiwostok aus nach Hongkong gehen solle. Die Aussagen des Kapitäns sind daher völlig widersprechend und, da kein Beweis vorhanden ist, daß der Reeder den Bestimmungsort des Schiffs während der Reise zugunsten von Wladiwostok geändert habe, so muß angenommen werden, daß das Schiff schon von Cardiff aus das Reiseziel Wladiwostok hatte. Es ist daher mit Recht zu schließen, daß die Eintragung von Hongkong als Bestimmungsort in den Schiffspapieren eine betrügerische Erklärung darstellt.

Aber auch angenommen, das Schiff habe bei der Herstellung der Schiffspapiere zur Zeit der Abreise von Hongkong keine böse Absicht gehabt, so ist doch auch nach der Abreise von Labuan, obwohl es da-

---

[1]) II. Ziffer 2.

mals klar war, daß das Schiff nach Wladiwostok gehe, in dem Schiffstagebuch am Tage der Abreise von dort noch immer Hongkong als Bestimmungsort verzeichnet worden, und vom folgenden Tage ab ist sowohl im Tagebuch als in der Kladde desselben überhaupt kein Bestimmungsort mehr angegeben worden. Bei der Weiterreise machte das Schiff dann einen vorsätzlichen Umweg und löschte, als es in die Nähe Japans kam, seine Lichter aus. Mit den Schiffspapieren ist eine Ausklarierungsbescheinigung von Labuan nicht übergeben worden. Alles dies ist nicht auf entschuldbares Versehen oder auf die Absicht, eine für die Fahrt bequemere Route zu nehmen, zurückzuführen, sondern muß als einem betrügerischen Plan entsprungen betrachtet werden, der bezweckte, der Aufbringung zu entgehen.

Der Kapitän hat ferner ausgesagt, daß er, weil durch den im Treibeis erlittenen Maschinenschaden die Fortsetzung der Reise nach Wladiwostok schwierig gewesen wäre, dieselbe aufgegeben und beabsichtigt gehabt habe, nach Hakodate zu fahren, weil es notwendig gewesen sei, zwecks Reparatur des Schadens den nächsten Hafen anzulaufen. Wenn man aber die Vernehmungsprotokolle des ersten Offiziers, J. Nielson, und der übrigen Besatzung sowie des Marineoberingenieurs, Okubo Ritsu, über den Zustand des Schiffes während der Reise nach erlittenem Schaden in Betracht zieht, so kann man nicht schließen, daß der damals von dem Schiff erlittene Schaden ein so erheblicher gewesen sei, daß es die Reise nach Wladiwostok deshalb nicht hätte ausführen können.

Nach dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns und der Mannschaft zu schließen, hat der Kapitän in der Nacht vom 25. Februar, also einige Stunden vor der Aufbringung des Schiffes, einen Heizer aus der Mannschaft gerufen und ihm gesagt: „Wenn ihr mit meinem Befehl, durch die Tsugarustraße nach Wladiwostok zu fahren, einverstanden seid, bekommt ihr eine Zulage von einer Monatsheuer. Andernfalls lasse ich euch, wenn wir nach Hakodate kommen, wegen Widersetzlichkeit gegen den Kapitän ins Gefängnis schaffen." Diese Mitteilung ließ der Kapitän der ganzen Mannschaft machen. Auch aus diesem Vorgang muß man entnehmen, daß der Kapitän noch, als das Schiff sich der Straße von Tsugaru näherte, die Absicht nach Wladiwostok zu gehen, nicht aufgegeben hatte, vielmehr versucht hat, unter Bedrohung der Mannschaft die Straße zu passieren und seinen anfänglichen Zweck zu erreichen.

Daß sich gelegentlich in der Kladde des Schiffsjournals unter dem 23. Februar eine Eintragung findet, daß die Matrosen sich widersetzt hätten und daß das Schiff unter der Bedingung, den ersten Hafen anzulaufen, umgekehrt sei, genügt nicht zum Beweise dessen, daß die Absicht, nach Wladiwostok zu gehen, aufgegeben worden sei.

Kurz, der Dampfer „Romulus" hat sich des Konterbandetransports

unter betrügerischem Vorgehen schuldig gemacht und hat diesen Zweck auch, nachdem er den Schiffsschaden erlitten hatte, nicht aufgegeben.

Es ist aber von Theorie und Praxis des Völkerrechts anerkannt, daß ein Schiff, welches sich in dieser Art betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht hat, mitsamt seiner Konterbande-Ladung der Einziehung unterliegt und daß Schiff und Ladung, weil der Eigentümer der gleiche ist, dem gleichen Schicksal verfallen müssen. [2])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Entschieden am 16. Mai 1905 im Prisengericht zu Yokosuka nach Anhörung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson Ltd., England, Cardiff, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Easby Abbey", Robert Prideaux.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Easby Abbey", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des englischen Dampfers „Easby Abbey" erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Easby Abbey" steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist Cardiff in England, und er ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt. Am 24. November 1904 schloß der Reklamant mit der Firma Mann George & Co. in London, England, einen Chartervertrag ab, auf Grund dessen der Dampfer in Cardiff ungefähr 4005 Tons doppelt gesiebte Cardiffkohle lud, um sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern. Der Chartervertrag, der Heuervertrag und das Konnossement bezeichnen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsort und im Konnossement ist bei Empfänger „für Order" eingetragen. Am 7. Dezember desselben Jahres fuhr der Dampfer von Talbot in England ab und erhielt am 10. Februar 1905 in Hongkong unter der Angabe, daß seine Bestimmung Kiautschou sei, eine entsprechende Ausklarierung. Von dort abreisend

---

[2]) V. §§ 43, 44.

nahm er absichtlich einen Umweg, um durch die Soyastraße zu fahren, geriet, als er am 26. d. M. in der See südlich von der Insel Etorup angekommen war, in Treibeis, erlitt Schaden an dem Schiffskörper und verlor lange Zeit seine Manövrierfähigkeit. Als er so verschlagen war und Reparaturen zu machen versuchte, wurde er am 27. d. M. vormittags von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" gesichtet. Bei der Visitierung durch den Vertreter des Kommandanten des genannten Kriegsschiffs, Korvettenkapitän Tanaka Eitaro, gab der Kapitän Robert Prideaux als Bestimmungsort des Schiffes Shanghai an, später gestand er aber zu, daß in Wirklichkeit Wladiwostok der Bestimmungshafen sei. So wurde der Dampfer schließlich von dem genannten Kriegsschiff aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Nippon Maru", Korvettenkapitäns Tanaka Eitaro, die Vernehmungsprotokolle des genannten und des zur Verhandlung stehenden Schiffs, Robert Prideaux, das Schiffszertifikat, das Tagebuch, den Chartervertrag, den Heuervertrag, das Konnossement und den Ausklarierungsschein von Hongkong.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei am 24. November 1904 durch Vertrag zwischen dem Reklamanten und den Vertretern von Grabowski in Glasgow, England, der Firma Mann, George & Co. in London verchartert worden, um in Cardiff, England, Kohlen zu nehmen, und sei auf der Reise nach Wladiwostok von einem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff aufgebracht worden. Da aber die Kohlen nicht im Eigentum des Reklamanten stünden, so könne der Dampfer, wenn auch die Ladung als Konterbande angesehen werden könne, nicht wie diese der Strafe der Einziehung verfallen.

Da ferner die Ladung des Schiffes keine absolute Konterbande sei, so treffe den Reeder, wenn er auch gewußt haben möge, daß die Ladung nach Wladiwostok habe befördert werden sollen, doch nicht die Verantwortung und Strafe für einen Konterbandetransport. Der Reeder habe davon, daß der Dampfer nach einem anderen als den in dem Chartervertrag verzeichneten Bestimmungshäfen Shanghai oder Kiautschou gehen würde, nicht die geringste Vorkenntnis gehabt und die nach dem Vernehmungsprotokoll von dem Kapitän Robert Prideaux gegebene Antwort, er habe die Order, nach Wladiwostok zu gehen, von Pyman Watson erhalten, beruhe durchaus auf einem Irrtum des Genannten.

Daß ferner in den Schiffspapieren und Ausklarierungen der wahre Bestimmungsort sich nicht verzeichnet finde, habe seinen Grund nur darin, daß das Schiff Hindernissen, welche die englischen Behörden seiner Reise in den Weg hätten legen können, habe entgehen wollen, und man

könne darin nicht ohne weiteres eine Maßnahme erblicken, die getroffen sei, um der Aufbringung zu entgehen. Wenn daher der genannte Kapitän in seiner Vernehmung erklärt habe, diese Mittel seien alle angewandt, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, so sei das wiederum eine falsche Ansicht desselben. Auch die dem visitierenden Korvettenkapitän Tanaka Eitaro bei der Visite gegebene Antwort, der Bestimmungsort sei Shanghai, sei kindisch und verdiene keine Berücksichtigung.

Da Kohle keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Falle, wo Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaft sowohl eines Kriegs- wie eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert werden und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend den im englisch-holländischen Kriege im Jahre 1798 aufgebrachten „Neptunus“ dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies auch um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich für den Kriegsgebrauch verwendbar sei, sondern auch ganz allgemein im Industriebetriebe verbraucht werden könne.

Da so schließlich die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes keine Konterbande sei, auch betrügerisches Vorgehen, welches die Aufbringung rechtfertigen könne, nicht vorliege und der Eigentümer des Schiffs von dem der Ladung verschieden sei, so werde eine Entscheidung auf Freigabe des Schiffes beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle oder Lebensmittel und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1])

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus“-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amster-

[1]) II. Ziffer 2.

dam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils vielmehr zur Bekräftigung der Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks vielmehr gleich.

Obwohl es bereits vor der Abfahrt von Cardiff bestimmt war, daß das Schiff nach Wladiwostok gehen sollte, geben doch der Chartervertrag, der Heuervertrag und das Konnossement die neutralen Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsorte an. Auch noch bei der Abfahrt von Hongkong gab der Dampfer fälschlich Shanghai als Reiseziel an und erhielt dementsprechende Reisepapiere. Von dort abfahrend, nahm er absichtlich einen Umweg, um durch die Soya-Straße nach Wladiwostok zu gelangen und bei der Visitierung durch den Vertreter des Kommandanten der „Nippon Maru", Tanaka Eitaro, gab der Kapitän, Robert Prideaux, als Antwort, er gehe nach Shanghai. Alles dies kann nicht, wie der Vertreter der Reklamation behauptet, als mit dem Zweck geschehen, Hinderungen der Reise durch die englischen Behörden zu entgehen, oder als kindisches Verhalten bezeichnet werden. Vielmehr dient es alles dem Plan, absichtlich den Bestimmungshafen zu verheimlichen und der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Das genügt, um anzunehmen, daß der Kapitän dem mit dem Fall beauftragten Prisenrat gegenüber die Wahrheit gesagt hat, als er aussagte, daß alle diese Mittel angewandt worden seien, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen.

Kurz, der Dampfer „Easby Abbey" hat unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert, und daß solche Schiffe, bei denen betrügerisches Vorgehen vorliegt, zusammen mit der Konterbandeladung eingezogen werden können, gleichgültig, ob der Reeder an diesem Vorgehen beteiligt ist oder nicht, wird von der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis in gleicher Weise anerkannt.[2]) Überdies geht aus der eigenen Aussage des Kapitäns hervor, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von dem Eigentümer selbst Order bekommen hat, nach Wladiwostok zu gehen, und die Behauptung des Vertreters der Reklamation, daß der Kapitän sich hierin irre, entbehrt völlig jeder Begründung.

Da aus den obigen Gründen die Einziehung des Schiffes erfolgen muß, so erübrigt es sich, auf die weiteren Reklamationspunkte des Reklamanten noch besonders einzugehen.

---

[2]) V. § 44.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 4. Mai 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson Ltd., Cardiff, England, vertreten durch John William Pyman.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 4. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Easby Abbey", welcher am 27. Februar 1905 bei der Insel Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" beschlagnahmt worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Easby Abbey" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat John William Pyman in Vertretung des Reklamanten, der Firma Pyman Watson Ltd., durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Gründe sind folgende:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei von dem Ladungseigentümer verschieden und habe nicht unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande geladen. Wenn daher auch die Ladung als Konterbande angesehen werde, so könne doch das Schiff nicht eingezogen werden.

2. Die Strafe für Konterbandetransport sei, wenn die Konterbandeladung nicht im Eigentum des Reeders stehe, lediglich der Verlust an Zeit, Fracht und Kosten, die Strafe der Einziehung könne indes nicht auferlegt werden. Auch sei es ein Grundsatz des modernen Völkerrechts, daß, wenn die Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft sei, auch das Schiff nur eingezogen werden könne, wenn es klar erwiesen sei, daß der Reeder Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen sei. Nicht nur England erkenne dies an, sondern auch die japanische Prisenordnung stehe auf diesem Standpunkt. In dem vorliegenden Fall sei aber der Reeder ganz sicher nicht Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen, und es sei unrechtmäßig, wenn das Urteil erster Instanz, ohne zu untersuchen, ob der Reeder bei dem betrüge-

rischen Vorgehen beteiligt gewesen sei oder nicht, entschieden habe, daß das Schiff zusammen mit der Konterbandeladung einzuziehen sei.

3. Um auf Grund von Anwendung betrügerischer Mittel die Strafe der Einziehung verfügen zu können, genüge es nicht, daß in den Schiffspapieren lediglich der letzte Bestimmungsort nicht angegeben sei, es sei vielmehr erforderlich, daß die Papiere mit der Absicht hergestellt seien, der Aufbringung durch die im Kriege begriffene Marine zu entgehen, und daß diese Marine auch wirklich dadurch getäuscht werden könne. Wie aber unten des weiteren dargetan sei, sei kein Grund vorhanden für die Annahme, daß die Papiere des zur Verhandlung stehenden Schiffs mit dieser bösen Absicht hergestellt worden, noch auch daß sie geeignet seien, um mit ihrer Hülfe der Aufbringung zu entgehen.

Hall sage:

> Wenn falsche Schiffspapiere angefertigt würden, um die aufbringende kriegführende Macht zu täuschen, so könnten sie nur in den Fällen als schädlich betrachtet werden, wo dadurch, daß sie als echte passierten, die Rechte der Kaptoren schließlich zunichte gemacht werden könnten. Andernfalls seien sie im allgemeinen milde zu beurteilen.

Danach betrachtet, stellten die Papiere des zur Verhandlung stehenden Dampfers keinen ausreichenden Grad von Täuschung dar, um Einziehung des Schiffes nach sich ziehen zu können.

4. Der Reeder habe dem Ladungseigentümer den Dampfer zum Kohlentransport vermietet, und in dem Chartervertrag sei Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsort festgesetzt worden. Der Reeder habe daher nicht gewußt, daß die Fahrt nach einem anderen Ort gerichtet worden sei. Der Chartervertrag habe nach dem Rechte Englands, wo er abgeschlossen worden sei, den Charakter eines Sachmietvertrages, und man müsse daher annehmen, daß der Besitz und die Verfügungsgewalt über das Schiff damit für die Zeit auf den Charterer übergegangen seien. Aber auch wenn man in dem vorliegenden Chartervertrag lediglich einen gewöhnlichen Transportvertrag erblicke, so sei es doch offenbar, daß der Wille des Reeders über die in dem Vertrag bezeichnete Reise nicht hinausgegangen sei. Wenn daher der Charterer heimlich dem Kapitän Order gegeben habe, nach Wladiwostok zu gehen, und der Kapitän diesen Befehl ausgeführt habe, könne man nicht behaupten, daß der Reeder an diesem Vorhaben beteiligt gewesen sei und bei dem Konterbandetransport in Mittäterschaft stehe. Auch könne nach den gewöhnlichen Rechtsbegriffen, wenn auch der Kapitän als der Stellvertreter des Reeders gelte, dieser doch für willkürliche Handlungen des Kapitäns, welche außerhalb von dessen gewöhnlichen Befugnissen lägen, nicht haftbar gemacht werden. Um so mehr müsse dies gelten, wo es sich um einen Kriegskonterbandetransport unter An-

wendung betrügerischer Mittel handele, da eine solche Handlung eine Verletzung des Völkerrechts sei.

Aus diesen Gründen könne dem Reeder dafür, daß die Schiffspapiere, den Chartervertrag ausgenommen, falsche Eintragungen enthielten, solange nicht Beweis für die Mittäterschaft des Reeders vorliege, die Verantwortung nicht auferlegt werden.

5. Der Charterer habe dem Kapitän bei der Abreise des Schiffs Order gegeben, wenn bei Ankunft in Hongkong andere Order nicht eingehe, mit beliebigem Kurs nach Wladiwostok zu fahren. Wladiwostok sei demnach zur Zeit der Abreise noch nicht als Bestimmungsort festgesetzt gewesen. Erst nach Ankunft in Hongkong, als keine andere Order vorgelegen habe, sei Wladiwostok zum Bestimmungsort gemacht worden. Daher sei darin, daß in dem im Ausfahrtshafen hergestellten Konnossement und den Ausklarierungspapieren Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsort verzeichnet worden sei, durchaus nichts Verdächtiges zu erblicken. Ebenso sei in Hongkong eine Ausklarierung für Shanghai erwirkt worden, weil es zu befürchten gewesen sei, daß die englischen Behörden die Reise nach Wladiwostok verweigern würden. Die unwahre Angabe sei dieser Behörde gegenüber also nur gemacht worden, um die Abfahrt zu erleichtern. Es sei von selbst klar, daß die Handlungen alle nicht der Absicht entsprungen seien, dadurch der Aufbringung durch japanische Kriegsschiffe zu entgehen.

Da ferner die Ausklarierungspapiere unter den Schiffspapieren nur eine unbedeutende Rolle spielten, so könne es nicht als ein Grundsatz des modernen Völkerrechts anerkannt werden, daß die Eintragung eines falschen Bestimmungsorts in diese Papiere die Strafe der Einziehung bewirken solle.

6. Da die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes nach Rußlands einzigem Handelshafen im Osten, nach Wladiwostok, zu befördern gewesen sei und zu friedlichem Gebrauch dienen könne, so sei die Entscheidung, daß sie Konterbande sei, unzutreffend. Denn die japanische Prisenordnung stehe auf dem Standpunkt,[3]) daß Kohle nur in dem Falle als Konterbande gelte, wenn es erwiesen sei, daß sie zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle.

Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der in Frage stehenden Ladung, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen im Osten, sondern auch sein einziger Handelshafen. Es sei daher unrechtmäßig, ohne weiteres anzunehmen, daß dorthin bestimmte Kohle, welche keine absolute Konterbande sei, für den Kriegsgebrauch bestimmt sei. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus“-Fall im englisch-holländischen Kriege im Jahre 1798 angenommen

[3]) V. § 14.

werden, daß die in Frage stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok bestimmt sei und für friedlichen Gebrauch geliefert werden solle.

Das Urteil erster Instanz übersehe, daß auch heute noch der gewöhnliche Handelsverkehr mit Wladiwostok in Ausübung begriffen sei, und sage, es sei eine bekannte Tatsache, daß der Handelsverkehr des genannten Hafens gesperrt sei. Auch darin entstelle das Urteil die Tatsachen, daß es behaupte, daß Cardiffkohle, welche überall auf der Erde sowohl für den Kriegsgebrauch als für den Industriegebrauch verwandt werde, im fernen Osten ausschließlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme. So stehe das Urteil mit dem Sachverhalt im Widerspruch. Auch darin sei es unbillig, daß es die einseitigen Einbildungen des Kapitäns Robert Prideaux als Material für seine Entscheidung angenommen habe.

Aus diesen Gründen wird Aufhebung des Urteils erster Instanz und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari, sind folgende:

1. Schon vor der Abreise des zur Verhandlung stehenden Schiffes von Cardiff sei Wladiwostok als Bestimmungsort festgesetzt gewesen. Obwohl die Gesellschaft, der das Schiff gehöre, dem Kapitän Robert Prideaux Order gegeben habe, nach Wladiwostok zu fahren, lauteten das Konnossement, der Chartervertrag und der Heuervertrag auf die neutralen Häfen Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsort. Auch bei der Abreise von Hongkong habe der Kapitän auf Grund seiner fälschlichen Angabe Ausklarierung für Shanghai erhalten, habe jedoch absichtlich einen Umweg gemacht, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen, wobei er von dem ersten Offizier in das Privatschiffsjournal Shanghai habe eintragen lassen. Auch habe der Kapitän bei der Visitierung durch den Stellvertreter des Kommandanten der „Hippon Maru", den Offizier Tanaka Eitaro, geantwortet, er führe nach Shanghai. Es sei offenbar, daß alles dieses dem wohlüberlegten Plane entsprungen sei, durch Verheimlichung des Bestimmungsorts der Aufbringung durch die japanischen Kriegsschiffe zu entgehen.

Die Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers sei ausgewählte Cardiffkohle, wie sie im Osten ausschließlich bei der Kriegsmarine Verwendung finde. Außerdem sei ihr Bestimmungsort, Wladiwostok, wie bekannt, Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptsammelplatz für seine Marine. Seit dem Kriege mit Japan habe die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht. Sie sei mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr habe dort fast gänzlich

aufgehört. Die nach dort bestimmte Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei daher mit Recht als Konterbande zu betrachten.

Es entspreche daher den völkerrechtlichen Bestimmungen, das zur Verhandlung stehende Schiff, weil es unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande befördert habe, mitsamt seiner Konterbandeladung einzuziehen.

2. Es sei bereits von Anfang geplant gewesen, das Schiff nach Wladiwostok fahren zu lassen. Wenn man erwäge, daß auch der Reeder dem Kapitän Order gegeben habe, von Hongkong sogleich nach Wladiwostok zu fahren, so sei es unbegründet, anzunehmen, daß der Reeder nicht darum gewußt habe, daß in dem Chartervertrag, der doch mit seiner Beteiligung abgeschlossen sei, der wahre Bestimmungsort verschwiegen und ein falscher angegeben sei. Aber auch angenommen, der Reeder habe an den Fälschungen in den Schiffspapieren keinen Anteil, so habe doch nach der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis das Vorliegen oder Nichtvorliegen solcher Beteiligung auf die Bestrafung des Schiffes keine Einwirkung.

3. Die Fälschung des Bestimmungsorts trage die größte Schädigung in sich, und der Umweg, den das Schiff von Hongkong aus genommen habe, sei eine Täuschung, mit deren Hilfe das Schiff der Aufbringung habe entgehen wollen. Es sei daher recht, das Schiff einzuziehen.

4. Punkt 4 und 5 der Berufung seien nur Erweiterungen der Punkte 2 und 3. Punkt 6 behaupte lediglich, die Ladung sei keine Konterbande. Es erübrige sich, noch einmal darauf zu erwidern.

Aus diesen Gründen sei die Berufung in allen Punkten unbegründet und zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Kriege mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus", auch in diesem Fall angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[4]) Auch das Oberprisengericht hält dies für den Verhältnissen gerecht werdend. Besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffes Konterbande ist, wo der Reeder dem Kapitän bei der Abfahrt des Schiffes Order gegeben hat, nach Wladiwostok zu gehen, während der Chartervertrag und die sonstigen Schiffspapiere einen gefälschten Bestimmungsort enhalten; also das Schiff sich des Transports von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht hat.

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt kein Bedürfnis vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Mann, George & Co. in London, England, vertreten durch den Kapitän der „Easby Abbey", Robert Prideaux.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiko, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Easby Abbey", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Einziehung der auf dem englischen Dampfer „Easby Abbey" verladenen etwa 4005 Tons Cardiffkohlen erkannt.

[4]) Anders die japanische Seeprisenordnung §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Artikel 82—85.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist von dem Reklamanten, mit der Absicht, sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern, am 24. November 1904 auf dem gecharterten englischen Dampfer „Easby Abbey" verladen worden. Der Dampfer ist am 7. Dezember des Jahres von Talbot in England abgefahren, über verschiedene Häfen gereist und bei dem Versuch, durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen, in der See südlich von Etorup in Treibeis geraten, wodurch er Schaden an seinem Schiffskörper nahm und lange seine Bewegungsfähigkeit einbüßte. Am 27. Februar 1905 vormittags wurde der Dampfer, während er so verschlagen und mit Reparatur beschäftigt war, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" mit der zur Verhandlung stehenden Ladung beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Nippon Maru", des Korvettenkapitäns Tanaka Eitaro, die Vernehmungsprotokolle des Genannten und des Kapitäns Robert Prideaux des genannten Dampfers, das Schiffszertifikat, das Tagebuch, den Chartervertrag, den Heuervertrag und das Konnossement.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die von dem Reklamanten, einem neutralen Staatsangehörigen, unternommene Beförderung von Steinkohle nach Wladiwostok, einem Hafen einer kriegführenden Macht, sei eine öffentliche Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und unbestreitbar eine völkerrechtlich nicht anfechtbare Handlung sei.

Da Kohle keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Falle, wo Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaften sowohl eines Kriegs- als eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises, angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok habe befördert und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollen. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenz-Entscheidung, betreffend den im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 aufgebrachten „Neptunus" dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies auch um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich für den Kriegsgebrauch verwendbar sei, sondern solche auch ganz allgemein im Industriebetriebe verbraucht werde. Daher sei es zutreffend, die zur Verhandlung stehende Ladung nicht als Konterbande anzusehen.

Ferner einmal angenommen, daß die zur Verhandlung stehende Ladung, obwohl keine Konterbande, feindlichen Charakter habe, weil sie nach feindlichem Gebiet habe befördert werden sollen, so könne sie doch, weil sie unter neutraler Flagge fahre, nach der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1886 nicht eingezogen werden. Es werde daher eine Entscheidung auf Freigabe der Ladung beantragt.

Das Gericht ist der folgenden Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wlodiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle, Lebensmittel oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im wesentlichen nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich zum Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1])

Der Kapitän Robert Prideaux hat durch seine Aussage,

> er glaube wohl, daß die Kohle in Wladiwostok der russischen Regierung hätte geliefert werden sollen, doch wisse er es nicht sicher,

den wahren Charakter der Ladung enthüllt.

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus"-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Falls viel eher zur Bekräftigung der Annahme, daß die hier zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich andere. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks viel mehr gleich.

Da so die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, so kann sie, obwohl unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden.[2]) Dies ist von der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 und der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis anerkannt.

Daher ist die zur Verhandlung stehende Ladung einzuziehen und es wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 4. Mai 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Reklamant: Mann, George & Co. in London, England, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Easby Abbey", Robert Prideaux.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 4. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Easby Abbey", welcher am 27. Februar 1905 bei der Straße von Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" beschlagnahmt worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme der auf dem englischen Dampfer „Easby Abbey" verladenen etwa 4005 Tons Cardiffkohle erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Robert Prideaux als Vertreter des Reklamanten, der Firma Mann, George & Co. durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Gründe sind folgende:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach Wladiwostok, dem einzigen Handelshafen Rußlands im Osten, befördert worden und zu friedlichem Gebrauch bestimmt. Daher sei es eine ungerechte Entscheidung, sie als Konterbande anzusehen.

2. Die japanische Prisenordnung stehe auf dem Standpunkt, daß Kohle nur als Konterbande gelte, wenn es erwiesen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle. [3])

Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der in Frage kommenden Ladung, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Es sei daher unrechtmäßig, ohne weiteres anzunehmen, daß dorthin bestimmte Kohle, welche keine absolute Konterbande sei, für den Kriegsgebrauch bestimmt sei. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall im englisch-holländischen Kriege vom Jahre 1798 angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok bestimmt sei und für friedlichen Gebrauch geliefert werden solle.

Wenn das Urteil erster Instanz Wladiwostok als einen reinen Kriegshafen ansehe und es mit dem in dem „Neptunus"-Urteil erwähnten Kriegshafen Brest auf eine Stufe stelle, so sei das eine falsche Auffassung der Tatsachen. Folglich sei auch die Präcedenzentscheidung nicht richtig angezogen. Das Urteil erster Instanz übersehe, daß auch heute noch der

---

[3]) V. § 14.

gewöhnliche Handelsverkehr mit Wladiwostok in Ausübung begriffen sei, und sage, es sei eine bekannte Tatsache, daß der Handelsverkehr des genannten Hafens gesperrt sei. Auch darin entstelle das Urteil die Tatsachen, daß es behaupte, daß Cardiffkohle, welche überall auf der Erde sowohl für den Kriegs- als für den Industriegebrauch verwandt werde, im fernen Osten ausschließlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme So stehe das Urteil mit dem Sachverhalt in Widerspruch. Auch darin sei es unbillig, daß es die einseitigen Einbildungen des Kapitäns Robert Prideaux als Material für seine Entscheidung angenommen habe.

3. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff stehe die englische Praxis auf dem Standpunkt, daß Einziehung gegen Leistung einer Entschädigung erfolgen könne. Das kontinentale Prinzip, welches mit den Beschlüssen des internationalen Völkerrechtskongresses übereinstimme, erkenne mit Bezug auf derartige Güter unter der Bedingung der Entschädigung nur ein Recht der Beschlagnahme oder des Vorkaufs für den kriegführenden Staat an. Japan weiche von diesen Prinzipien und Gewohnheiten ab und bestimme in unbilliger Strenge bedingungslose Einziehung. Besonders auch da die japanische Seeprisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen werde.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari, sind folgende:

1. Der Reklamant habe dafür, daß die zur Verhandlung stehende Ladung zu friedlichem Gebrauch geliefert werden solle, keinerlei Beweis erbracht.

Wladiwostok sei nun zurzeit Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und der Hauptstützpunkt der russischen Flotte. Seit dem Kriege mit Japan habe die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, dort seine ganze Kraft zusammengezogen und sei bestrebt, dort Kohle und sonstige Kriegsbedarfsgegenstände anzuhäufen. Es sei bekannt, daß der gewöhnliche Handelsverkehr dort fast gänzlich aufgehört habe. Wenn daher Kohle und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig sei, nach Wladiwostok befördert würden, so sei es billig, mangels klaren Gegenbeweises anzunehmen, daß dieselben für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Dies gelte besonders auch bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle bestehe, wie sie im Osten ausschließlich zum Gebrauch auf Kriegsschiffen diene.

Auch habe die „Easby Abbey", auf der die Kohle verladen sei, vorsätzlich den Bestimmungsort verheimlicht und versucht, dadurch der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Daraus könne man mit Recht folgern, daß die Kohle wirklich für den russischen Kriegsgebrauch zu liefern gewesen und daher Konterbande sei. Das Völkerrecht erkenne aber an, daß Konterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, der Einziehung nicht entgehen könne.

2. Die Punkte 2 und 3 der Berufung seien nur eine Erweiterung der vorherigen Argumente, so daß eine besondere Erörterung derselben überflüssig erscheine.

Aus diesen Gründen sei die Berufung in allen Punkten unbegründet und zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die zur Verhandlung stehende Ladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus", auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Daher sind Punkt 1 und 2 der Berufung unbegründet.

2. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher

nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesem Ansuchen des Reklamanten nicht Folge leistete.

Demnach ist auch Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die „Vegga“ - Dampfschiffahrt - Aktiengesellschaft, Reederei des Dampfers „Vegga“, Schweden, Limnham, vertreten durch Charles Francis Benson, Kapitän des Dampfers „Vegga“ aus Varberg in Schweden.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Noshun, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend den schwedischen Dampfer „Vegga“ wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Vegga“ wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Vegga“ steht im Eigentum des Reklamanten, der „Vegga“-Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft, führt die schwedische Flagge und ist ein Handelsschiff, das zum Gütertransport dient. Im Auftrage der Agentur der Reederei in West-Hartlepool, England, der Aktiengesellschaft Jacob Hessler, wurden in Barry von der dortigen Agentur der Reederei, Watts Watts & Co. 3616 Tons rauchloser Cardiffkohle geladen, um nach Wladiwostok in Rußland befördert zu werden. Der Dampfer fuhr, ohne ein Konnossement zu besitzen, am 10. September 1904 unter der Vorgabe nach Sabang auf der Insel Puloway zu gehen, von Barry ab. Als Bestimmungsorte wurden Sabang, Labuan und Hongkong bezeichnet. In Hongkong angekommen, ließ der Dampfer sich Ausklarierung nach Shanghai geben, fuhr aber von dort, wie auch im Tagebuch und Maschinenjournal von da ab richtig eingetragen wurde, ohne Shanghai anzulaufen, direkt nach seinem Bestimmungsort. Auf dieser Fahrt wurde er am 3. März 1905 auf 34° 10' n. Br. und 127° 43' ö. L., weil er Konterbande führe, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru“ aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Nikko Maru", Marineleutnants Nikuta Hitoshi, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Vegga", Charles Francis Benson, des ersten Offiziers Christian Nordström, des zweiten Offiziers Carl Larson und des Obermaschinisten Berndt Frederikson, das Schiffszertifikat, das Tagebuch, das Maschinenjournal, den Ausklarierungsschein, den Gesundheitspaß, eine Tonssteuerbescheinigung und eine Leuchtturmsteuerquittung.

Die Hauptpunkte der Ausführungen der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Das zur Verhandlung stehende Schiff sei ein neutrales Fahrzeug, und die auf ihm verschiffte Kohle gehöre der Firma Harris, Dixon & Co. Ltd. in London, England, und sei von der Firma Furness Withy & Co. Ltd. in West-Hartlepool als Absender verschifft. Daher seien Schiffseigentümer und Ladungseigentümer verschieden.

Der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffes, Wladiwostok, sei in dem Tagebuch offen angegeben. Wenn daher auch in den anderen Papieren ein falsches Reiseziel verzeichnet sei, so könne man deshalb nicht behaupten, daß das Schiff auf betrügerische Weise der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen versucht habe.

Selbst wenn man demnach annehme, daß die Kohlenladung des Schiffs Konterbande sei, könne doch das Schiff nicht eingezogen werden. Viel weniger daher, wo die Kohle keine Konterbande sei, sondern als eine gewöhnliche, zum Transport nach dem Handelshafen Wladiwostok bestimmte Ladung angesehen werden müsse.

Aus diesen Gründen sei das zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Es stehe außer Zweifel, daß die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Kohle Konterbande sei. Auch habe das Schiff sich bei der Beförderung derselben betrügerischer Mittel bedient, und es könne nicht angenommen werden, daß der Eigentümer des Schiffes und der Kohle derselbe sei. Daher müsse das zur Verhandlung stehende Schiff eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Bestimmungen und die Praxis des Völkerrechts stehen auf dem Standpunkt, daß Schiffe, welche unter Anwendung betrügerischer Mittel Konterbande führen und bei denen der Eigentümer des Schiffs und der Ladung derselbe ist, eingezogen werden müssen.

Die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladene Kohle ist nach Wladiwostok bestimmt, dem einzigen Flottenstützpunkt Ruß-

lands im Osten. Ihrer Qualität nach ist sie rauchlose Cardiffkohle, wie sie so gut wie ausschließlich bei der Kriegsmarine zur Verwendung kommt. Weil sie somit für den feindlichen Kriegsgebrauch bestimmt war, ist sie Konterbande.[1])

Die Firma Jacob Hessler & Co. in West-Hartlepool trug dem Kapitän auf, im Bestimmungsort in Verbindung mit Ginsburg über die Kohle zu verfügen, und der Kapitän sagt aus, daß er nach Ankunft in Hongkong erfahren habe, daß Ginsburg in Wladiwostok sei. Danach zu schließen, hat es schon vor Verschiffung der Kohle festgestanden, daß sie nach Wladiwostok gehen sollte. Trotzdem hat der Dampfer nach seiner Abfahrt von Barry während der Reise andauernd fälschlicherweise neutrale Häfen als Bestimmungsort angegeben. Insbesondere hat er in Hongkong sich Ausklarierung nach Shanghai geben lassen, welches er gar nicht anzulaufen beabsichtigte, und ist direkt nach Wladiwostok abgefahren.

Da dies unfraglich geschehen ist, um der Aufbringung durch die japanischen Kriegsschiffe zu entgehen, so ist es klar, daß das Schiff sich des Konterbandetransports unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht hat. Wenn auch seit der Abreise von Hongkong im Tagebuch und Maschinenjournal Wladiwostok als Reiseziel eingetragen worden ist, so kann doch das Schiff um dieses unbedeutenden Punktes willen nicht dem Vorwurf des Konterbandetransports unter Anwendung betrügerischer Mittel entgehen.

Da ferner die Kohle im Auftrage einer Agentur des Reeders von einer anderen Agentur desselben verladen worden ist, so muß vermutet werden, daß sie im Eigentum des Reeders steht. Weder aus den Aussagen der Besatzung noch den auf dem Schiff vorgefundenen Papieren, noch auch sonst ergibt sich ein Beweis für das Vorhandensein eines anderen Eigentümers.

Die Vertreter der Reklamation haben eine Vollmacht der Firma Harris, Dixon & Co. und eine Abschrift des Konnossements eingereicht und behaupten, das Schiff und die Ladung stünden in verschiedenem Eigentum. Aber in der Vollmacht bezeichnen sich Harris, Dixon & Co. einfach selbst als Eigentümer der Ladung, ohne dafür irgendwie Beweise beizubringen.

Was ferner die Abschrift des Konnossements angeht, so ist sie weder auf dem Schiff vorhanden gewesen, noch trägt sie die eigenhändige Unterschrift der betreffenden Firma. Deshalb kann ihr keine Anerkennung zuteil werden; es muß vielmehr angenommen werden, daß das zur Verhandlung stehende Schiff im gleichen Eigentum steht wie die auf ihm verladene Konterbande.

---

[1]) II. Ziffer 2.

Das zur Verhandlung stehende Schiff ist daher mit Recht einzuziehen,[2]) und es wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Juni 1905 im Prisengericht zu Sasebo, im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Die „Vegga" - Dampfschiffahrt - Aktiengesellschaft, Schweden, Limnham, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Vegga", Charles Francis Benson, aus Varberg in Schweden.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Koshun, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den schwedischen Dampfer „Vegga", welcher am 3. März 1905 auf 34° 10' n. Br. und 127° 43' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Vegga" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Charles Francis Benson als Vertreter des Reklamanten, der „Vegga"-Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft, durch die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Koshun die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte der Vertreter der Reklamation, Akiyama Genzo und Nishi Koshun, sind folgende:

Die am 10. Juni 1905 vom Prisengericht zu Sasebo gefällte Entscheidung auf Einziehung des Dampfers „Vegga" sei unzutreffend. Es werde Aufhebung des Urteils und Freigabe des genannten Dampfers beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei verschieden von dem der Ladung und er habe sich keiner betrügerischen Handlungen schuldig gemacht. Das Gericht erster Instanz habe indessen unzutreffenderweise entschieden, daß das Schiff und Ladung im selben Eigentum stünden und daß die Ladung unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft und befördert worden sei.

2. Das Urteil erster Instanz behaupte, die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei nach Wladiwostok bestimmt, dem einzigen Flottenstützpunkt Rußlands im Osten, und ihrer Qualität nach sei

---

[2]) V. § 43.

sie Cardiffkohle, wie sie fast ausschließlich bei der Kriegsmarine zur Verwendung komme. Sie sei demnach als zum feindlichen Kriegsgebrauch bestimmt und als Konterbande anzusehen.

Wladiwostok sei aber nicht nur ein Kriegshafen Rußlands, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Handel- und Gewerbetreibende aller Länder hätten an diesem Handelsplatz Niederlassungen eröffnet und übten zurzeit ihre Geschäfte dort aus. Es könne daher nicht als zutreffend erachtet werden, wenn man Kohle, die dorthin befördert werde, lediglich mit der Begründung, daß Wladiwostok Kriegshafen sei, ohne weiteres als Kriegsbedarfsgegenstand betrachte. Es sei bekannt, daß in unserer Zeit Cardiffkohle nicht ausschließlich bei der Marine zur Verwendung komme, vielmehr ganz allgemein im Handels- und Industriebetrieb und auch zu sonstigem Gebrauch verwandt werde.

In einem Falle, wo eine zu kriegerischem und friedlichem Gebrauch verwendbare Ladung, wie Kohle, nach einem Hafen versandt werde, der wie Wladiwostok die Eigenschaft eines Handels- und eines Kriegshafens in sich vereinige, müsse angenommen werden, daß es den Satzungen und der Praxis des Völkerrechts entspreche, wenn man in Nachachtung des Urteils im „Neptunus“-Fall vom Jahre 1798 entscheide, daß die Kohle nach dem Handelshafen Wladiwostok habe befördert und zu friedlichem Gebrauch geliefert werden sollen.

3. Das Urteil sage, daß

> der Dampfer nach seiner Abfahrt von Barry während der Reise andauernd fälschlicherweise neutrale Häfen als Bestimmung angegeben habe. Insbesondere habe er in Hongkong sich Ausklarierung nach Shanghai geben lassen, welches er gar nicht anzulaufen beabsichtigt habe, und sei direkt nach Wladiwostok abgefahren. Da dies unfraglich geschehen sei, um der Aufbringung durch die japanischen Kriegsschiffe zu entgehen, so sei es klar, daß das Schiff sich des Konterbandetransports unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht habe.

Wenn aber der Dampfer nach der Abfahrt von Barry als Bestimmung neutrale Häfen angegeben habe, so sei das geschehen, um die Mannschaft, welche keine Neigung gehabt habe, nach Wladiwostok zu gehen, den Bestimmungsort nicht wissen zu lassen. Als in Labuan der Mannschaft gesagt worden sei, daß das Schiff nach Wladiwostok bestimmt sei, habe dieselbe sofort auf ihre Abmusterung gedrungen, so daß diese bei ihrer Ankunft in Hongkong unvermeidlich geworden und eine neue Mannschaft angemustert worden sei.

Daß ferner das Schiff sich in Hongkong Ausklarierung für Shanghai habe geben lassen, habe seinen Grund darin, daß es bei seiner Agentur gehört habe, daß es schwierig sein würde, Ausklarierung für Wladiwostok

zu erhalten. Daher sei der betreffenden Behörde eine falsche Angabe gemacht und Ausklarierung für Shanghai genommen worden.

Daß diese Handlungen nicht in böser Absicht begangen seien, um dadurch der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen, werde daraus offenbar, daß in dem Tagebuch und dem Maschinenjournal des zur Verhandlung stehenden Schiffes Wladiwostok als Bestimmungsort eingetragen sei. Wenn man annehmen wolle, daß die Absicht, die Kaptoren zu täuschen, vorgelegen habe, so hätten doch auch falsche Eintragungen in das Tagebuch gemacht werden müssen. Denn es sei klar, daß, wo dies nicht geschehen sei, vielmehr nur in der Ausklarierung der Bestimmungsort verheimlicht, in den übrigen Schiffspapieren aber der wahre Bestimmungsort angegeben sei, ein möglicherweise beabsichtigter Betrug nicht hätte erreicht werden können. Denn es könne nicht angenommen werden, daß die Kaptoren auf diese unmögliche Weise hätten getäuscht werden können. Diese Handlungen könnten daher nicht als das angesehen werden, was das Völkerrecht als betrügerische Mittel bezeichne.

4. Das Urteil erster Instanz habe entschieden, daß

> die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs im Auftrag der Agenten der Reeder verschifft worden sei und daher im Eigentum der letzteren stehe.

In dem Bericht des Offiziers, der die Beschlagnahme ausgeführt habe, betreffend die Umstände derselben, heiße es indes,

> daß die Frau des Kapitäns, ohne gefragt zu sein, gesagt habe, daß die Kohlen demselben Eigentümer gehörten, wie der „Sylviana". [3]) Als dann der Kapitän darüber gehört worden sei, habe er anfangs gesagt, er wisse nichts darüber, später aber diese Tatsachen zugestanden ..... Da unter den Schiffspapieren kein Frachtbrief vorhanden gewesen sei, so habe er angenommen, daß dieser wohl verborgen worden sei. Nach vielen Vernehmungen habe der Kapitän endlich gesagt, daß er von dem Ladungseigentümer mündlich beauftragt worden sei, nach Ankunft in Wladiwostok M. Ginsburg Mitteilung zu machen.

Daraus müsse man entnehmen, daß die Ladung nicht dem Reeder gehöre, sondern daß ein anderer Eigentümer vorhanden sei. Da eine Erörterung über die Beziehungen von M. Ginsburg und Harris & Dixon bezüglich der Ladung überflüssig sei, so werde darauf hier nicht eingegangen. Schon daraus aber, daß Harris & Dixon auf eigenen Antrieb die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes als ihr Eigentum bezeichnet und dem Prozeßvertreter die von diesem eingereichte Vollmacht geschickt hätten, könne man vermuten, daß die Ladung

[3]) VI. 39a und b.

nicht im Eigentum der Reeder stehe, daß vielmehr ein anderer richtiger Eigentümer vorhanden sei.

Was ferner die Tatsache angehe, daß die zur Verhandlung stehende Ladung im Auftrag der Agentur der Reeder verschifft worden sei, so habe der Reklamant als Seetransportfirma einen Gütertransport für eine andere Person übernommen, und in solchem Fall sei es ein ganz natürliches geschäftsmäßiges Vorgehen, die Verschiffung entweder so zu bewerkstelligen, daß der Reeder selbst dem Kapitän Order gebe oder durch seinen Vertreter geben lasse. Wenn auf Grund dieser Tatsachen angenommen worden sei, daß die Ladung dem Reeder gehöre, so sei das eine verfehlte Vermutung.

Kurz, das zur Verhandlung stehende Schiff sei nicht schuldig, Kohle, die als Konterbande angesehen werden müsse, unter Anwendung betrügerischer Mittel verladen zu haben. Auch könne es aus dem Grunde, daß die Ladung nicht dem Reeder gehöre, nicht eingezogen werden.

Auch einmal angenommen, die Ladung sei Konterbande, so könne das Schiff doch nicht die Strafe der Einziehung mit der Ladung teilen, da der Reeder darum nicht gewußt habe und bei dem Transport nicht im Einverständnis gewesen sei.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Nach dem Inhalt der Aussage des Reklamanten, d. h. des Kapitäns, in der Vernehmung durch den mit dem Fall beauftragten Rat und daraus, daß kein Konnossement an Bord gewesen, noch irgendwelcher Beweis dafür vorhanden sei, daß ein anderer der Eigentümer der Steinkohle sei, müsse man annehmen, daß die Kohle im Eigentum von Jacob Hessler & Co., d. i. der Agentur der Reederei, stehe und daß Schiff und Ladung denselben Eigentümer hätten. Freilich habe der Reklamant bei der mündlichen Verhandlung über diese Reklamation die Vollmacht von Harris & Dixon, welche sich selbst als Eigentümer der Kohle bezeichnet hätten, und eine Abschrift des Konnossements vorgelegt. Es sei aber zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz dieselben nicht als beweiskräftig anerkannt habe, da solche Schriftstücke unter den Beteiligten jederzeit hergestellt werden könnten, und sich lediglich an die Aussage des Kapitäns gehalten und angenommen habe, daß Schiff und Ladung demselben Eigentümer gehörten.

2. Das Gericht erster Instanz habe freilich angenommen, daß das Schiff sich bei der Beförderung der Konterbande betrügerischer Mittel bedient habe. Es habe aber nicht angenommen, daß es dies bei der Verschiffung derselben getan habe.

Der Kapitän habe von Jacob Hessler Order bekommen, über die

erhaltene Kohle am Bestimmungsoft im Einvernehmen mit Ginsburg zu verfügen. Danach sei Wladiwostok von vornherein als Bestimmungsort festgesetzt gewesen. Das Schiff habe aber seit seiner Abfahrt von Barry vorsätzlich während seiner Reise neutrale Häfen als Bestimmungsorte vorgegeben. Besonders habe es sich auch in Hongkong einen Ausklarierungsschein nach Shanghai ausstellen lassen, obwohl dort anzulaufen gar nicht beabsichtigt gewesen sei; und, obgleich das Schiff mit dieser Ausklarierung versehen worden sei, sei es tatsächlich direkt nach Wladiwostok gefahren, so daß man nicht annehmen könne, daß die Ausstellung unbeabsichtigt geschehen sei. Es sei vielmehr gar nicht zu verdecken, daß dies eins der gewöhnlichsten Mittel gewesen sei, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen.

Die von dem Urteil erster Instanz angenommenen Tatsachen seien daher zutreffend und die Berufung sei, weil in allem unbegründet, zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmte Steinkohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte und daher Kriegskonterbande sei. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist, und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[4]) Das Oberprisengericht ist der An-

[4]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

sicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders im vorliegenden Falle, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist. Auch wurde, obwohl von Anfang der Reise in Barry an Wladiwostok als Bestimmungsort festgesetzt war, zunächst Sabang als solcher angegeben, dann des öfteren der Bestimmungsort gewechselt, immer aber fälschlicherweise ein neutraler Hafen vorgegeben. Insbesondere ließ sich das Schiff in Hongkong auf Grund seiner Angaben Ausklarierung für Shanghai geben, welches es anzulaufen gar nicht beabsichtigte, und fuhr dann direkt nach Wladiwostok. Da das Schiff demnach von Anfang an vorhatte, die auf ihm verschiffte Konterbandeladung von Cardiffkohle nach Wladiwostok zu schaffen, so sind die falschen Eintragungen in den Schiffspapieren mit der Absicht gemacht worden, für den Fall einer Aufbringung auf der Reise durch japanische Kriegsschiffe der Wegnahme des Schiffes vorzubeugen. Es liegt demnach nichts anderes vor, als die Anwendung betrügerischer Mittel zur Ausführung eines Konterbandetransports.

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffs unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt keine Notwendigkeit vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 5. September 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Furness, Withy & Co. Ltd., England, County Durham, West-Hartlepool, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Vegga", Charles Francis Benson aus Varberg in Schweden.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Noshun, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des schwedischen Dampfers „Vegga", wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Die auf dem Dampfer „Vegga" verladenen 3616 Tons Steinkohlen werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung von 3616 Tons rauchloser Cardiffkohle ist auf dem schwedischen Dampfer „Vegga" im Auftrag der Agentur der Reederei des Dampfers, der Firma Jacob Hessler & Co. Ltd., in Weest-Hartlepool, England, von der Agentur der Reederei in Barry, Watts, Watts & Co., verladen worden, um nach Wladiwostok in Rußland befördert zu werden.

Am 10. Dezember 1904 fuhr der Dampfer von Barry über Sabang, Labuan und Hongkong nach Wladiwostok ab. Auf dieser Reise wurde die zur Verhandlung stehende Ladung am 3. März 1905 auf 34° 10' n. Br. und 127° 43' ö. L. zusammen mit dem genannten Dampfer von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Nikko Maru", Marineunterleutnants Nikuta Hitoshi, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Vegga", Charles Francis Benson, des ersten Offiziers Christian Nordström, des zweiten Offiziers Carl Larson, des Obermaschinisten Berndt Frederikson, durch das Schiffszertifikat, das Tagebuch und das Maschinenjournal.

Die Hauptpunkte der Vertreter der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Kohle sei von dem Reklamanten als Absender auf dem Dampfer „Vegga" verschifft worden, um nach Wladiwostok befördert zu werden.

Kohle sei nur, wenn anzunehmen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte, Konterbande, und Güter, welche nach einem Hafen, der wie Wladiwostok die Eigenschaften eines Kriegshafens und eines Handelshafens in sich vereinige, geschickt würden, seien nicht als für den Kriegsgebrauch, sondern vielmehr für friedlichen Gebrauch bestimmt, daher nicht als Konterbande anzusehen. Daß dies billig sei, tue die Präcedenzentscheidung in der Prisensache, betreffend die „Neptunus" dar.

Selbst wenn man die zur Verhandlung stehende Kohle als feindliches Gut ansehen wolle, so sei es doch ein unrechtmäßiges Vorgehen gewesen, sie zu beschlagnahmen, da sie unter neutraler Flagge gefahren sei.

Aus diesen Gründen sei die zur Verhandlung stehende Ladung freizugeben.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Kohle sei nach Wladiwostok, dem Hauptflottenstützpunkt Rußlands, bestimmt gewesen. Sie sei daher, weil es offenbar sei, daß sie zu feindlichem Kriegsgebrauch habe dienen sollen, Konterbande. Deshalb sei sie einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Vertreter der Reklamation behaupten, daß der Reklamant der Absender der zur Verhandlung stehenden Ladung sei. Die als Beweis hierfür eingereichte Abschrift des Konnossements ist aber weder auf dem Schiff vorhanden gewesen, noch trage sie die eigenhändige Unterschrift des Ausstellers. Daher könne ihr keine Anerkennung gewährt werden. Danach ist das rechtliche Interesse[1]) des Reklamanten an der zur Verhandlung stehenden Ladung als nicht erwiesen zu erachten, und die Reklamation ist abzuweisen.

Die zur Verhandlung stehende Ladung ist Cardiffkohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf Kriegsschiffen zur Verwendung kommt. Ihr Bestimmungsort, Wladiwostok, ist Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und gegenwärtig der Hauptstützpunkt seiner Flotte. Es ist daher gerechtfertigt anzunehmen, daß die Kohle, wenn sie dort ankommen würde, sicher zum Kriegsgebrauch des Feindes dienen würde.

Sie ist daher als Konterbande anzusehen[2]) und muß mit Recht eingezogen werden.[3])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 10. Juni 1905 im Prisengericht zu Sasebo, im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Furness, Withy & Co. Ltd., England, County Durham, West-Hartlepool, vertreten durch Charles Francis Benson, Kapitän des Dampfers „Vegga“ aus Schweden, Varberg.

Prozeßvertreter: Die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Koshun, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 75.

Am 10. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die Ladung des schwedischen Dampfers „Vegga“, welcher am 3. März 1905 auf 34° 10′ nördlicher Breite und 127° 43′ östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru“ beschlagnahmt worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Abweisung der Reklamation und auf Einziehung der auf dem Dampfer „Vegga“ verschifften 3616 Tons Steinkohlen erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Charles Francis Benson als Vertreter des Reklamanten, der Firma Furness Withy & Co. Ltd., durch die Rechtsanwälte Akiyama Genzo und Nishi Koshun als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte

[1]) IV. § 16,2. — [2]) II. Ziffer 2. — [3]) V. § 43.

Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung der Vertreter der Reklamation, Akiyama Genzo und Nishi Koshun, sind folgende:

Am 10. Juni 1905 habe das Prisengericht zu Sasebo ein Urteil gefällt, in welchem auf Abweisung der vorliegenden Reklamation und Einziehung der auf dem Dampfer „Vegga" verschifften 3616 Tons Steinkohlen erkannt worden sei. Diese Entscheidung sei unzutreffend, es werde Aufhebung derselben und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei weder Eigentum des Reeders noch Kriegskonterbande. Es sei daher unzutreffend, wenn das Gericht erster Instanz angenommen habe, daß sie dem Reeder gehöre und Konterbande sei, und daraufhin auf Einziehung dieser Ladung mitsamt dem Schiff entschieden habe.

2. Das Gericht verweigere der von dem Reklamanten zum Beweise dessen, daß er der Absender sei, eingereichten Kopie des Konnossements die Anerkennung, mit der Begründung, daß sie nicht auf dem Schiff vorhanden gewesen sei und nicht die eigene Unterschrift des Reklamanten trage. Die darauf gegründete Entscheidung, welche dem Reklamanten das rechtliche Interesse an der Ladung abspreche und die Reklamation abweise, sei unzutreffend. Denn der Grund, weshalb das Konnossement in Kopie eingereicht sei, sei der, den Inhalt des zur Zeit der Verschiffung der Ladung ausgestellten, aber von Anfang auf dem Schiff nicht vorhanden gewesenen Originals, der derselbe gewesen sei wie der der Kopie, darzutun. Es sei in den Regeln über die Beweisaufnahme anerkannt, daß im Falle des Nichtvorhandenseins des originalen Beweisdokuments eine Kopie an seiner Stelle dienen könne. Wenn daher auch die Unterschrift nicht die eigene Unterschrift des Reklamanten sei, so müsse doch in einem solchen Falle die Beweiskraft der Kopie anerkannt werden. Weshalb das Original nicht auf dem Schiff vorhanden gewesen sei, ergebe sich aus dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns, wo es heiße:

> der Grund dafür, daß er kein Konnossement habe, sei der, daß die Verschiffung der Kohle am Sonnabend fertig gewesen und daß er am selben Abend abgereist sei. Wenn er bis zum Montag gewartet hätte, wäre ihm das Konnossement ausgehändigt worden. Da er aber am Sonnabend abgefahren sei, habe er es nicht erhalten können und es habe ihm nachgeschickt werden sollen. Daher habe er es nicht an Bord gehabt.

Daraus ergebe sich, daß das Konnossement über die zur Verhandlung stehende Ladung zur Zeit der Verschiffung ordnungsmäßig ausgestellt

und in Händen der Agentur des Schiffes gewesen, von dieser aber dem Kapitän nicht geschickt worden sei. Daher habe das Schiff nicht mit dem Original versehen werden und dieses nicht bei der Aufbringung vorgelegt werden können.

Es sei freilich nicht zu bestreiten, daß das Nichtvorhandensein des Konnossements auf dem Schiff den gebräuchlichen Regeln zuwider sei. Dem Fehlen des Konnossements liege aber kein böser Glaube auf seiten des Reeders oder des Kapitäns zugrunde, insofern als das Nichtvorhandensein nicht von ihnen beabsichtigt, sondern schließlich nur die Folge einer Versäumnis der Agentur des Dampfers gewesen sei. Daraufhin dem Absender und Reklamanten die Verantwortung dafür aufzuerlegen, und seine Reklamationsbefugnis zu leugnen, sei eine Entscheidung, welche der Vernunft zuwiderlaufe.

3. Das Gericht erster Instanz habe folgendes entschieden:

> die zur Verhandlung stehende Ladung sei Cardiffkohle, wie sie zurzeit vorzugsweise auf Kriegsschiffen zur Anwendung komme. Der Bestimmungsort, Wladiwostok, sei Rußlands einziger Kriegshafen im Osten und gegenwärtig der Hauptstützpunkt seiner Flotte. Es sei daher gerechtfertigt, anzunehmen, daß die Kohle, wenn sie dort ankommen würde, zum Kriegsgebrauch des Feindes dienen würde. Daher sei sie als Konterbande anzusehen und müsse mit Recht eingezogen werden.

Wladiwostok sei aber nicht nur ein Kriegshafen Rußlands, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten, in dem alle Arten von Handels- und Gewerbeunternehmungen betrieben würden. Auch zur Zeit der Beförderung der zur Verhandlung stehenden Ladung hätten Handels- und Gewerbetreibende aller Länder dort nach wie vor ihre Geschäfte betrieben. Es könne daher nicht als zutreffend erachtet werden, wenn man Kohle, die dorthin befördert werde, lediglich mit der Begründung, daß Wladiwostok Kriegshafen sei, ohne weiteres als Kriegsbedarfsgegenstand betrachte. Es sei bekannt, daß in unserer Zeit Cardiffkohle nicht ausschließlich bei der Marine zur Verwendung komme, vielmehr ganz allgemein im Handels- und Industriebetrieb und auch zu sonstigem Gebrauch verwandt werde.

In einem Falle, wo eine zu kriegerischem und friedlichem Gebrauch verwendbare Ladung wie Kohle nach einem Hafen versandt werde, der wie Wladiwostok die Eigenschaften eines Handels- und eines Kriegshafens in sich vereinige, müsse angenommen werden, daß es den Satzungen und Gebräuchen des Völkerrechts entspreche, wenn man nach dem schon in anderen Fällen zitierten Urteil des „Neptunus"-Falles entscheide, daß die Kohle nach dem Handelshafen Wladiwostok habe befördert und zu friedlichem Gebrauch geliefert werden sollen.

Kurz, der Reklamant sei der Absender der zur Verhandlung stehenden Ladung und habe somit ein rechtliches Interesse an derselben. Ferner sei die Ladung keine Kriegskonterbande. Es werde daher Annahme der zur Verhandlung stehenden Reklamation und Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

1. Da für die Behauptung des Reklamanten, daß die zur Verhandlung stehende Ladung in seinem Eigentum stehe, und daß er der Absender derselben sei, keinerlei Beweis erbracht worden sei, so müsse man annehmen, daß der Reklamant keinerlei Beziehungen zu der Ladung habe. Da ihm demnach keine Reklamationsbefugnis zustehe, so sei die Entscheidung erster Instanz auf Abweisung der Reklamation begründet.

2. Da die zur Verhandlung stehende Ladung ausschließlich bei der Marine zur Verwendung kommende rauchlose Cardiffkohle, und ihr Bestimmungsort Wladiwostok sei, der einzige Kriegshafen Rußlands im Osten und Hauptstützpunkt für seine Flotte; da ferner der Empfänger der Ladung der russische Regierungslieferant, der bekannte Ginsburg, sei, so sei es sicher, daß sie, wenn sie angekommen wäre, zum feindlichen Kriegsgebrauch geliefert worden wäre. Daher sei die Annahme des Gerichts erster Instanz, daß die Ladung Konterbande, und die Entscheidung, daß sie einzuziehen sei, zutreffend.

Demnach sei die Berufung, weil in allen Punkten unbegründet, abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Schiffspapiere und andere Beweismittel, welche dartun könnten, daß der Reklamant ein rechtliches Interesse an der zur Verhandlung stehenden Kohle hat, sind nicht vorhanden. Der Reklamant hat freilich bei der mündlichen Verhandlung in der ersten Instanz zum Beweise dafür, daß Harris & Dixon die Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Ladung seien, eine Vollmacht und eine Abschrift des Konnossements eingereicht. Diese Vollmacht beweist indes nichts weiter, als daß Harris & Dixon, weil sie die Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Kohle seien, dem Rechtsanwalt und Prozeßvertreter der zur Verhandlung stehenden Berufung, Akiyama Genzo, zur Einreichung der Reklamation den Auftrag gegeben haben. Sie beweist aber nicht, daß die Kohle der Firma Harris & Dixon gehört.

Was ferner die erwähnte Kopie des Konnossements angeht, so kann dieselbe jederzeit von dem Vertreter des Reklamanten, dem Kapitän, hergestellt worden sein.

Daher ist es durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz unter Verwerfung dieser Beweise angenommen hat, daß außer dem Reeder ein Interessent an der Ladung nicht vorhanden ist, und die Reklamation des Reklamanten abgewiesen hat.

Demnach ist die Berufung im Eingang des Punktes 1 und im Punkt 2 unbegründet.

Selbst wenn man einmal annimmt, der Reklamant habe rechtliches Interesse an der zur Verhandlung stehenden Kohle, so steht doch das Völkerrecht auf dem Standpunkt, daß Güter, wie Kohle, Lebensmittel und dergleichen, im Falle, daß sie für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sind oder nach einem Platz im Feindesland gehen und angenommen werden muß, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Armee und Marine dienen würden, als Kriegskonterbande anzusehen sind und eingezogen werden können.

Es ist nun aber unbestritten, daß die zur Verhandlung stehende Cardiffkohle nach Wladiwostok bestimmt gewesen und auf der Reise dorthin von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nikko Maru“ beschlagnahmt worden ist. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen und sein Hauptflottenstützpunkt ist. Seit dem Krieg mit Japan hat es diesen Platz zum Hauptstützpunkt für seine Armee und Marine gemacht. Es ist mit ganzer Kraft bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr in diesem Hafen ist fast ganz zum Stillstand gekommen. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach der Art der Präcedenz-Entscheidung, betreffend den „Neptunus“, auch in diesem Fall angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Daher sind auch der letzte Teil des Punktes 1 und der Punkt 3 der Berufung unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:
Die Berufung wird abgewiesen.

Am 5. September 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Cornhill Steamship Company, England, London, Grace Church Street Nr. 81, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Venus“, William Fargher.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Venus“ und seine Ladung wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des englischen Dampfers „Venus“ und seiner Ladung von etwa 5200 Tons Cardiffkohle entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Venus“ steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist London in England und er ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt. Der Reklamant ist selbst der Befrachter. Er hat in Cardiff in England ungefähr 5200 Tons zweimal gesiebte Cardiffkohle geladen, um sie nach Wladiwostok in Rußland zu befördern. Der Empfänger sollte sich nach Order bestimmen. Da als Bestimmungsort Saigon angegeben wurde, erhielt der Dampfer entsprechenden Ausklarierungsschein und Gesundheitspaß. Am 25. Dezember 1904 fuhr der Dampfer von Cardiff ab und erhielt auch beim Anlaufen von Port Said auf seine Angaben hin einen Gesundheitspaß für Saigon. In Singapore nahm er unter der Angabe, nach Shanghai zu fahren, eine Mannschaft an und ließ in der Ausklarierung und der Leuchtturmsteuerquittung Shanghai als Bestimmungsort eintragen. Auch in dem Tagebuch wurde seit der Abreise von Singapore, bis zur Aufbringung, Shanghai verzeichnet. Während dann der Dampfer mit einem großen Umweg einen Kurs fuhr, der ihn durch die Soyastraße nach Wladiwostok führen sollte, wurde er am 4. März 1905, 1 Uhr nachmittags in der Straße von Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru“ aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Nippon Maru“, Kapitänleutnants

Taira Saneo, die Vernehmungsprotokolle des Genannten und des Kapitäns der „Venus“, William Fargher, das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal, das Konnossement, die Ausklarierungsbescheinigung, den Gesundheitspaß und die Quittung über die Leuchtturmsteuer.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung stehe im Eigentum der Firma Harris & Dixon in London und sei von dem Reklamanten als Absender befördert worden. Ihre Beförderung nach Wladiwostok, einem Hafen einer der kriegführenden Mächte, sei eine offenbare Handelstransaktion, die unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe, und unbestreitbar eine völkerrechtlich nicht anfechtbare Handlung sei.

Da Kohle keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Falle, wo Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaft sowohl eines Kriegs- als eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert, und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollte. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend den im englisch-holländischen Krieg im Jahre 1798 aufgebrachten „Neptunus“ dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich für den Kriegsgebrauch verwendbar sei, sondern auch ganz allgemein im Industriebetriebe verbraucht werde.

Aber selbst einmal angenommen, die zur Verhandlung stehende Ladung sei feindlichen Charakters, weil sie nach feindlichem Gebiet befördert werde, so könne sie doch, weil unter neutraler Flagge verschifft, nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 nicht beschlagnahmt werden.

Daß in den im Ausgangshafen und den Anlaufshäfen erhaltenen Ausklarierungen und Gesundheitspässen Saigon und Shanghai als Bestimmungsorte bezeichnet seien und der endgültige Bestimmungshafen, Wladiwostok, nicht aufgeführt sei, habe nur den Zweck gehabt, den Schwierigkeiten zu entgehen, welche die zuständigen Behörden bei der Aushändigung dieser Schriftstücke gemacht haben würden, wenn ihnen die Wahrheit gesagt worden wäre. Daß es keinenfalls in der bösen Absicht geschehen sei, sich dadurch der Aufbringung zu entziehen, könne man daraus entnehmen, daß das Konnossement klar angebe, daß die Ladung für Wladiwostok bestimmt sei. Die Ausklarierungsbescheinigungen seien keine wichtigen Schiffspapiere, sondern bescheinigten lediglich eine Formalität. Wenn daher auch in ihrem Inhalt Auslassungen vorgekommen seien, so könne das nicht als Material für die Begründung der Einziehung des Schiffes geltend gemacht werden.

Aus diesen Gründen werde Freigabe des Schiffes und seiner Ladung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle oder Lebensmittel und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen. [1])

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus"-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils vielmehr zur Bekräftigung der Annahme, daß die hier zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks viel mehr gleich.

Obwohl es bereits bei der Abfahrt von Cardiff bestimmt war, daß das Schiff nach Wladiwostok gehen sollte, ist doch den Behörden des Ausgangshafens und der Anlaufshäfen keinerlei Anzeige über Wladiwostok gemacht worden. Wenn der Dampfer sich Ausklarierungen und Gesundheitspässe nach den neutralen Häfen Saigon und Shanghai geben ließ, das Schiffsjournal mit falschen Eintragungen versah und einen Umweg nahm, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen, so ist das unzweifelhaft nicht, wie der Reklamant sagt, geschehen, um das betreffende Verfahren ungehindert vor sich gehen zu lassen, auch liegt darin keine zu übersehende Nachlässigkeit. Vielmehr muß man annehmen, daß durchaus mit voller Absicht der Bestimmungsort verheimlicht wurde, um durch diese List der Aufbringung zu entgehen. Wenn sich auch zufällig in dem Konnossement der wahre Bestimmungsort findet, so kann man doch nicht daraufhin allein die oben erwähnte List übersehen und annehmen, daß das Schiff sich nicht betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht habe.

Der Dampfer „Venus" hat demnach unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert, und es ist von der Theorie

---

[1]) II. Ziffer 2.

und der Praxis des Völkerrechts gleichermaßen anerkannt, daß derartige Schiffe, welche sich betrügerischer Mittel bedient haben, zusammen mit der Konterbandeladung eingezogen werden können. [2])

Da aus diesen Gründen das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung einzuziehen sind, so erübrigt es sich, auf die übrigen Punkte des Reklamanten weiter einzugehen.

Es wird daher, wie in der Urteilsformel, entschieden.

Verkündet am 4. Mai 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Cornhill Steamship Company, London, England, Grace Church Street Nr. 81, vertreten durch den Kapitän der „Venus“, William Fargher.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 4. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Venus“ und seine Ladung, welche am 4. März 1905 bei der Straße von Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru“ beschlagnahmt worden sind, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Venus“ und der auf ihm verladenen ungefähr 5200 Tons Cardiffkohle erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat William Fargher als Vertreter des Reklamanten, The Cornhill Steamship Company, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Gründe sind folgende:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach Wladiwostok, dem einzigen russischen Handelshafen im Osten, befördert worden und zu friedlichem Gebrauch bestimmt gewesen. Es sei daher unzutreffend, sie als Kriegskonterbande zu betrachten. Aber einmal angenommen, die Ladung sei Konterbande, so könne doch das Schiff nicht zusammen mit der Ladung eingezogen werden, da der Eigentümer des Schiffs und der der Ladung verschiedene Personen seien und kein Beweis dafür vor-

---

[2]) V. §§ 43, 44.

handen sei, daß bei der Verladung betrügerische Mittel angewandt worden seien.

2. Bei Konterbandetransport beschränke sich, wenn die Konterbande nicht im Eigentum des Reeders stehe, die Strafe der Einziehung auf die Ladung, das Schiff könne als Strafe lediglich der Verlust an Fracht, Zeit und Kosten treffen; Einziehung könne dagegen nicht verfügt werden. Auch sei es ein Grundsatz des modernen Völkerrechts, daß, wenn die Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft sei, auch das Schiff nur eingezogen werden könne, wenn es erwiesen sei, daß der Reeder Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen gewesen sei. Nicht nur England erkenne dies an, sondern auch die japanische Prisenordnung stehe auf demselben Standpunkt. In dem vorliegenden Fall sei aber der Reeder ganz sicher nicht Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen, so daß es unrechtmäßig sei, wenn das Urteil erster Instanz, ohne zu untersuchen, ob der Reeder bei dem betrügerischen Vorhaben beteiligt gewesen sei oder nicht, entschieden habe, daß das Schiff zusammen mit der Konterbandeladung einzuziehen sei.

3. Um auf Grund von Anwendung betrügerischer Mittel die Strafe der Einziehung auferlegen zu können, genüge es nicht, daß lediglich in den Ausklarierungspapieren und dem Gesundheitspaß der letzte Bestimmungsort nicht angegeben sei. Es sei vielmehr erforderlich, daß die Papiere hergestellt seien mit der Absicht, der Aufbringung durch die im Krieg befindliche Marine zu entgehen, und in einer Art, daß diese Marine auch wirklich dadurch getäuscht werden könne. Was nun die Schiffspapiere des zur Verhandlung stehenden Schiffes angehe, so könne man daraus, daß in dem Konnossement Wladiwostok als Bestimmungsort angegeben sei, schon entnehmen, daß eine Fälschung derselben, um der Aufbringung zu entgehen, nicht vorliege. Daß ferner in den Ausklarierungspapieren und dem Gesundheitspaß Wladiwostok nicht als Bestimmungsort aufgeführt sei, sei lediglich auf eine zur Vermeidung von formalen Schwierigkeiten den Behörden des eigenen Landes gegenüber abgegebene fälschliche Erklärung zurückzuführen.

Hall sage:

> Wenn falsche Schiffspapiere angefertigt würden, um die aufbringende kriegführende Macht zu täuschen, so könnten sie nur in den Fällen als schädlich betrachtet werden, wo dadurch, daß sie als echte passierten, die Rechte der Kaptoren schließlich zunichte gemacht werden könnten. Andernfalls seien sie im allgemeinen milde zu beurteilen.

Danach betrachtet, stellten die in den Papieren des zur Verhandlung stehenden Dampfers vorkommenden falschen Eintragungen keinen ausreichenden Grad von Täuschung dar, um die Einziehung des Schiffes nach sich ziehen zu können.

4. Die japanische Prisenordnung stehe auf dem Standpunkt, daß Kohle nur als Konterbande gelte, wenn es erwiesen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der zur Verhandlung stehenden Ladung, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Es sei daher unrechtmäßig, ohne weiteres anzunehmen, daß dorthin bestimmte Kohle, welche keine absolute Konterbande sei, für den Kriegsgebrauch bestimmt sei. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall im englisch-holländischen Kriege im Jahre 1798 angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok bestimmt sei und für friedlichen Gebrauch geliefert werden solle. Wenn das Gericht erster Instanz Wladiwostok als einen reinen Kriegshafen ansehe und es mit in dem „Neptunus"-Fall erwähnten Kriegshafen Brest auf gleiche Stufe stelle, so sei das eine falsche Auffassung der Tatsachen. Folglich sei auch die Präcedenzentscheidung nicht richtig angezogen. Das Urteil erster Instanz übersehe, daß auch heute noch der gewöhnliche Handelsverkehr mit Wladiwostok in Ausübung begriffen sei und sage, es sei eine bekannte Tatsache, daß der Handelsverkehr des genannten Hafens gesperrt sei. Auch darin entstelle das Urteil die Tatsachen, daß es behaupte, daß Cardiffkohle, welche überall auf der Erde sowohl für den Kriegsgebrauch als im Industriebetriebe verwandt werde, im fernen Osten ausschließlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme. So stehe das Urteil mit dem Sachverhalt in Widerspruch.

5. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff stehe die englische Praxis auf dem Standpunkt, daß Einziehung gegen Leistung einer Entschädigung erfolgen könne. Das kontinentale Prinzip, welches mit den Beschlüssen des internationalen Völkerrechtskongresses übereinstimme, erkenne mit Bezug auf derartige Güter unter der Bedingung der Entschädigung nur ein Recht der Beschlagnahme oder des Vorkaufs für den kriegführenden Staat an. Japan weiche von diesen Prinzipien und Gewohnheiten ab und bestimme in unbilliger Strenge bedingungslose Einziehung. Besonders auch, da die japanische Seeprisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbandegüter handele, eine billigere Haltung eingenommen werde.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs und seiner Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, sind folgende:

1. Es sei unbestritten, daß das zur Verhandlung stehende Schiff im Eigentum des Reklamanten, der Cornhill Steamship Company, stehe. Daß diese Firma auch der Absender der Ladung sei, lasse sich daraus entnehmen, daß kein Chartervertrag vorhanden sei, und gehe auch aus dem Konnossement und der Aussage des Kapitäns hervor. Wenn aber der Reeder der Absender der Ladung sei, so sei es gerechtfertigt, solange kein Gegenbeweis vorliege, anzunehmen, daß er auch der Eigentümer der Ladung sei.

Da es ferner bekannt sei, daß eine Ladung, wie die zur Verhandlung stehende, welche aus doppelt gesiebter Cardiffkohle bestehe, im Osten nur auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme, und außerdem die Ladung nach Wladiwostok, dem einzigen Marinestützpunkt des Feindes im Osten, bestimmt sei, so unterstehe es, wenn man alles dies zusammenhalte, keinem Zweifel, daß die Ladung der feindlichen Marine habe geliefert werden sollen.

Ferner habe das zur Verhandlung stehende Schiff bei der Abreise von England fälschlicherweise Saigon, und in Singapore Shanghai als Bestimmungsort der Ladung angegeben und dementsprechende Ausklarierungspapiere erhalten. Auch das Schiffsjournal sei mit den gleichen falschen Eintragungen versehen worden.

2. Daß das betrügerische Vorgehen in dieser Sache nicht nur eine Handlung des Kapitäns sei, sondern auf das Verhalten des Reeders oder seines Vertreters zurückzuführen sei, gehe aus dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns hervor. Mithin sei das betrügerische Vorgehen in dieser Sache in vollem Maße mit dem Einverständnis des Reeders geschehen.

3. Die Ausklarierungspapiere und Gesundheitspässe seien für die Ermittlung des wahren Bestimmungsortes eines Schiffes seitens des Kaptors Schiffspapiere, welche für die Durchführung der Untersuchung von größter Bedeutung seien. Auch beschränkten sich die falschen Angaben im vorliegenden Falle nicht auf diese Papiere, sondern auch das Privatschiffsjournal enthalte einen falschen Bestimmungsort. Daß dies ausschließlich geschehen sei, um den Kaptor zu täuschen, liege auf der Hand.

4. Daß eine Ladung von zweimal gesiebter ausgewählter Cardiffkohle im Osten nur auf Kriegsschiffen gebraucht werde, sei eine allgemein bekannte Tatsache. Wenn daher auch Wladiwostok zugleich ein Handelshafen sein möge, so könne man doch, weil es vor allem der Hauptstützpunkt der feindlichen Marine sei, nichts anderes annehmen, als daß die Ladung für die feindliche Marine bestimmt gewesen sei.

5. Wenn auch ein Gut sowohl zu friedlichem als zum Kriegsgebrauch dienen könne, so erkenne doch das geltende Völkerrecht an,

daß es, wenn seine Konterbandeeigenschaft festgestellt sei, von der kriegführenden Macht eingezogen werden könne.

Präcedenzfälle, in welchen bei Einziehung bedingungsweiser Konterbande Entschädigung geleistet worden sei, gründeten sich entweder auf besonderen Vertrag oder auf besondere politische Rücksichten. Das Völkerrecht enthalte dagegen keine allgemeine diesbezügliche Bestimmung, welche man zu befolgen verpflichtet sei.

Die Berufung sei daher unbegründet und müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast gänzlich aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die in Frage stehende Kohlenladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“ auch in diesem Fall angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie sie der Reklamant äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen hätte, wenn es diesen Ansichten des Reklamanten nicht Folge leistete.

---

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und das ihr zu Grunde liegende englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

3. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können. Auch das Oberprisengericht hält dies für billig, besonders im vorliegenden Fall, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist, wo die Agentur des Reeders dem Kapitän bei der Abfahrt des Schiffes Order gegeben hat, nach Wladiwostok zu fahren, während das Privatschiffsjournal und die Ausklarierungspapiere einen gefälschten Bestimmungsort enthalten, wo also das Schiff sich des Transports von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht hat.

Da schon nach dem in den Punkten 1, 2 und 3 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs und seiner Ladung unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt kein Bedürfnis vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Cornhill Steamship Company, England, London, Grace Church Street Nr. 81, vertreten durch den Kapitän der „Aphrodite“, F. O. Edmunds.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Aphrodite“ und seine Ladung wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des englischen Dampfers „Aphrodite“ und seiner Ladung von etwa 5600 Tons Cardiffkohle erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Aphrodite“ steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist London und es ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt. Der Reklamant ist selbst der Absender. Er hat in Cardiff in England ungefähr 5600 Tons zweimal gesiebte Cardiffkohle geladen. Der Empfänger sollte sich nach Order bestimmen. Da als Bestimmungsort Saigon angegeben wurde,

erhielt der Dampfer entsprechenden Ausklarierungsschein und Gesundheitspaß. Am 22. Dezember 1904 fuhr der Dampfer von Cardiff ab. Im Privatschiffsjournal wurde ebenfalls Saigon als Reiseziel eingetragen. In Singapore erhielt der Dampfer auf seine Angabe hin Ausklarierung für Shanghai. Am 8. Februar 1905 fuhr er von Singapore ab. Bis zum 20. Februar lautet das Privatschiffsjournal auf Shanghai; vom 21. an ist Wladiwostok als Ziel der Reise angegeben. Der Dampfer nahm dann absichtlich einen Umweg, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen. Auf dieser Fahrt wurde er am 6. März d. J. in der Nähe von Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Nippon Maru", Kapitänleutnants Nakashima Denzo, die Vernehmungsprotokolle des Genannten und des Kapitäns der „Aphrodite", F. O. Edmunds, das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal, das Konnossement, die Ausklarierungspapiere und Gesundheitspässe.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die Beförderung von Kohlen durch neutrale Staatsangehörige nach Wladiwostok, einem Hafen einer der kriegführenden Mächte, sei eine öffentliche Handelstransaktion, welche unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe und unbestreitbar eine völkerrechtlich nicht anfechtbare Handlung sei.

Da Kohle keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Falle, wo Kohle nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaft sowohl eines Kriegshafens als eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises, angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok befördert und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden solle. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend den im englisch-holländischen Kriege aufgebrachten „Neptunus" dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies umsomehr, als die Ladung nicht ausschließlich für den Kriegsgebrauch verwendbar sei, sondern solche Kohle auch ganz allgemein im Industriebetriebe verbraucht werde.

Aber einmal angenommen, die zur Verhandlung stehende Ladung sei feindlichen Charakters, weil sie nach feindlichem Gebiet befördert werde, so könne sie doch, weil unter neutraler Flagge verschifft, nach Artikel 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 nicht beschlagnahmt werden.

Daß, obwohl Wladiwostok der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffs gewesen sei, dieser Hafen in den Ausklarierungspapieren nicht als Bestimmungsort angegeben, sondern Saigon bzw. Shanghai verzeichnet sei, habe seinen Grund nicht in der Absicht, dadurch der Aufbringung zu entgehen. Dies könne man mit hinreichender

Sicherheit daraus entnehmen, daß das Konnossement besage, die Güter seien an Order in Wladiwostok abzuliefern, und daß das Schiffsjournal vom 21. Februar bis zum 2. März d. J. als Reise „von Singapore nach Wladiwostok" angebe.

Daß ferner der Dampfer für die Reise nach Wladiwostok keine Ausklarierungspapiere besessen habe, erkläre sich lediglich daraus, daß er, weil ihm schließlich bei dem betreffenden amtlichen Verfahren Schwierigkeiten hätten entstehen können, damit die Angelegenheit glatt vonstatten gehe, den Behörden den Bestimmungsort nicht offenbart habe.

Wenn des weiteren der Kapitän in dem Konnossement mit Bleistift vermerkt habe, daß die Ladung bis zur Ablieferung an die russische Marine noch in Rechnung des Reeders stehe, so sei der Beweggrund für diesen Vermerk völlig unersichtlich. Denn an und für sich sei dieser Vermerk eine willkürliche und ungeheuerliche Kompetenzüberschreitung des Kapitäns. Aber selbst angenommen, er habe denselben bei normalem Verstande ausgeführt, so habe der Vermerk doch keinerlei Wirkung, und könne dem Reeder nicht zugerechnet werden.

Auch wenn der Kapitän ausgesagt habe, die Ladung stehe im Eigentum des Reeders, so sei das nur seine Einbildung und tatsächlich seien erwiesenermaßen Harris and Dixon in London die Eigentümer.

Aus diesen Gründen werde eine Entscheidung auf Freilassung des zur Verhandlung stehenden Dampfers und seiner Ladung beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung den Platz zu einem Hauptetappenort gemacht, und sie ist mit allen Mitteln bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle oder Lebensmittel und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der ur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im wesentlichen nur zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Kriegskonterbande anzusehen.[1])

Was das von dem Reklamanten angezogene Urteil in dem „Neptunus"-Fall angeht, so deckt sich jener Fall, in dem Tierfett nach

[1]) II. Ziffer 2.

Amsterdam befördert werden sollte, nicht mit dem vorliegenden. Im Gegenteil kann man die Begründung jenes Urteils vielmehr zur Bekräftigung der Annahme, daß die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande ist, geltend machen. Denn Amsterdam hatte damals einen vorwiegend kommerziellen Charakter. Die gegenwärtigen Verhältnisse von Wladiwostok sind aber, wie oben dargetan, wesentlich verschieden. Das in dem Urteil erwähnte Brest kommt den gegenwärtigen Verhältnissen Wladiwostoks vielmehr gleich.

Obwohl es bereits vor der Abfahrt von Cardiff bestimmt war, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer nach Wladiwostok fahren sollte, gab der Dampfer in Cardiff an, er fahre nach dem neutralen Hafen Saigon, und erhielt einen dementsprechenden Ausklarierungsschein und Gesundheitspaß. Auch in das Schiffsjournal wurde diese fälschliche Eintragung gemacht.

In Singapore erhielt der Dampfer entsprechend seinen Angaben eine Ausklarierung nach Shanghai. Seit der Abreise von Singapore am 8. Februar bis zum 20. Februar 1905 wurde auch in dem Schiffsjournal Shanghai als Ziel angegeben. Aber der Dampfer nahm, ohne nach Saigon oder Shanghai zu fahren, einen Umweg, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen.

Alles dies ist nicht anzusehen als ein entschuldbares Versehen oder zur Erleichterung der Reise, und der dafür von Gesetzes wegen vorgeschriebenen Handlungen geschehen. Vielmehr muß man annehmen, daß es der wohlüberlegten List entsprungen ist, den Bestimmungshafen zu verheimlichen, um so der Aufbringung zu entgehen. Wenn sich auch im Konnossement und in Stellen des Tagebuchs der wahre Bestimmungsort eingetragen findet, so kann man daraufhin nicht ohne weiteres zu der Annahme kommen, das zur Verhandlung stehende Schiff habe sich keines betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht. Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Aphrodite" hat demnach unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert.

Die völkerrechtliche Wissenschaft und Praxis erkennt es aber an, daß Schiffe, welche sich derartigen betrügerischen Vorgehens schuldig machen, zusammen mit ihrer Konterbandeladung eingezogen werden können. [2])

Da nach den obigen Gründen der zur Verhandlung stehende Dampfer und seine Ladung einzuziehen sind, so erübrigt es sich, auf die weiteren Punkte der Reklamation einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

---

[2]) V. §§ 43, 44.

Verkündet am 4. Mai 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: The Cornhill Steamship Company, England, London, Grace Church Street Nr. 81, vertreten durch den Kapitän F. O. Edmunds.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 4. Mai 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den am 6. März 1905 bei der Straße von Etorup von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" aufgebrachten englischen Dampfer „Aphrodite" und dessen Ladung ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Aphrodite" und der auf ihm verladenen etwa 5600 Tons Cardiffkohle erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat F. O. Edmunds in Vertretung des Reklamanten, The Cornhill Steamship Company, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, und deren Gründe sind folgende:

1. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei nach Wladiwostok, dem einzigen russischen Handelshafen im Osten, befördert worden und zu friedlichem Gebrauch bestimmt gewesen. Es sei daher unzutreffend, sie als Kriegskonterbande zu betrachten.

Aber einmal angenommen, die Ladung sei Konterbande, so könne doch das Schiff nicht zusammen mit der Ladung eingezogen werden, da der Eigentümer des Schiffs und der der Ladung verschiedene Personen seien und kein Beweis dafür vorliege, daß bei der Verladung betrügerische Mittel angewandt worden seien.

2. Bei Konterbandetransport beschränke sich, wenn die Konterbande nicht im Eigentum des Reeders stehe, die Strafe der Einziehung auf die Ladung; das Schiff könne als Strafe lediglich der Verlust an Zeit, Fracht und Kosten treffen. Einziehung könne dagegen nicht verfügt werden. Auch sei es ein Grundsatz des modernen Völkerrechts, daß, wenn die Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel verschifft sei, auch das Schiff nur eingezogen werden könne, wenn es klar erwiesen sei, daß der Reeder Mittäter bei dem betrügerischen Vorgehen sei. Nicht nur England erkenne dies an, sondern auch die

japanische Prisenordnung stehe auf demselben Standpunkt. In dem vorliegenden Fall sei aber der Reeder ganz sicher bei dem betrügerischen Vorgehen nicht Mittäter. Daher sei es unrechtmäßig, wenn das Urteil erster Instanz, ohne zu untersuchen, ob der Reeder bei dem betrügerischen Vorgehen beteiligt gewesen sei oder nicht, entschieden habe, daß das Schiff zusammen mit der Konterbandeladung einzuziehen sei.

3. Um auf Grund von Anwendung betrügerischer Mittel die Strafe der Einziehung auferlegen zu können, genüge es nicht, daß lediglich in den Ausklarierungspapieren und dem Gesundheitspaß der letzte Bestimmungsort nicht angegeben sei. Es sei vielmehr erforderlich, daß die Papiere hergestellt seien mit der Absicht, der Aufbringung durch die im Krieg befindliche Marine zu entgehen, und in einer Art, daß diese Marine auch wirklich dadurch getäuscht werden könne.

Was nun die Schiffspapiere des zur Verhandlung stehenden Schiffs angehe, so könne man daraus, daß in dem Konnossement Wladiwostok als Bestimmungsort bezeichnet sei und daß auch die Eintragungen in dem Tagebuch vom 21. Februar bis 2. März d. J. die Absicht, von Singapore nach Wladiwostok zu fahren, klar angäben, schon entnehmen, daß eine Fälschung derselben, um der Aufbringung dadurch zu entgehen, nicht vorliege. Daß ferner in den Ausklarierungspapieren und dem Gesundheitspaß Wladiwostok nicht als Bestimmungsort aufgeführt sei, sei lediglich auf eine zur Vermeidung von formalen Schwierigkeiten den Behörden des eigenen Landes gegenüber abgegebene fälschliche Erklärung zurückzuführen.

Hall sage:

> Wenn falsche Schiffspapiere angefertigt wären, um die aufbringende kriegführende Macht zu täuschen, so könnten sie nur in den Fällen als schädlich betrachtet werden, wo dadurch, daß sie als echte passierten, die Rechte der Kaptoren schließlich zunichte gemacht werden könnten. Andernfalls seien sie milde zu beurteilen.

Danach betrachtet, stellten die Papiere des zur Verhandlung stehenden Dampfers keinen ausreichenden Grad von Täuschung dar, um die Einziehung des Schiffes nach sich ziehen zu können.

4. Die japanische Prisenordnung stehe auf dem Standpunkt, daß Kohle nur als Konterbande gelte, wenn es erwiesen sei, daß sie für den feindlichen Kriegsgebrauch geliefert werden solle.[3]) Einmal angenommen, dieser Standpunkt entspreche den völkerrechtlichen Grundsätzen, so sei doch Wladiwostok, der Bestimmungsort der in Frage kommenden Ladung, nicht nur Rußlands einziger Kriegshafen, sondern auch sein einziger Handelshafen im Osten. Es sei daher unrechtmäßig,

---

[3]) V. § 14.

ohne weiteres anzunehmen, daß dorthin bestimmte Kohle, welche keine absolute Konterbande sei, für den Kriegsgebrauch bestimmt sei. Es müsse vielmehr entsprechend dem Urteil in dem „Neptunus"-Fall im englisch-holländischen Krieg vom Jahre 1798 angenommen werden, daß die hier in Frage stehende Ladung für den Handelshafen Wladiwostok bestimmt sei und für friedlichen Gebrauch geliefert werden solle. Wenn das Gericht erster Instanz Wladiwostok als einen reinen Kriegshafen ansehe und es mit dem in dem „Neptunus"-Urteil erwähnten Kriegshafen Brest auf gleiche Stufe stelle, so sei das eine falsche Auffassung der Tatsachen. Folglich sei auch die Präcedenzentscheidung nicht richtig angezogen. Das Urteil erster Instanz übersehe, daß auch heute noch der gewöhnliche Handelsverkehr mit Wladiwostok in Ausübung begriffen sei, und sage, es sei eine bekannte Tatsache, daß der Handelsverkehr des genannten Hafens gesperrt sei. Auch darin entstelle das Urteil die Tatsachen, daß es behaupte, daß Cardiffkohle, welche überall auf der Erde, sowohl für den Kriegs- als für den Industriegebrauch verwandt werde, im fernen Osten ausschließlich auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme. So stehe das Urteil mit dem Sachverhalt in Widerspruch.

5. Bezüglich der Behandlung relativer Konterbande auf neutralem Schiff stehe die englische Praxis auf dem Standpunkt, daß Einziehung gegen Leistung einer Entschädigung erfolgen könne. Das kontinentale Prinzip, welches mit den Beschlüssen des internationalen Völkerrechtskongresses übereinstimme, erkenne mit Bezug auf derartige Güter unter der Bedingung der Entschädigung nur ein Recht der Beschlagnahme oder des Vorkaufs für den kriegführenden Staat an. Japan weiche von diesen Prinzipien und Gewohnheiten ab und bestimme in unbilliger Strenge bedingungslose Einziehung. Besonders auch, da die japanische Seeprisenordnung sich auf den englischen Prinzipien aufbaue, sei es wünschenswert, daß, wo es sich um neutrale relative Konterbande handele, eine billigere Haltung eingenommen werde.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs und seiner Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, K o b a y a s h i Y o s h i o, sind folgende:

1. Es sei unbestritten, daß das zur Verhandlung stehende Schiff im Eigentum des Reklamanten, The Cornhill Steamship Company, stehe. Daß diese Firma auch der Absender der Ladung sei, lasse sich daraus entnehmen, daß kein Chartervertrag vorhanden sei, und gehe auch aus dem Konnossement und der Aussage des Kapitäns hervor. Wenn aber der Reeder der Absender der Ladung sei, so sei es gerechtfertigt, solange kein Gegenbeweis vorliege, anzunehmen, daß er auch der Eigentümer der Ladung sei.

Da es ferner bekannt sei, daß eine Ladung wie die zur Verhandlung stehende, welche aus doppeltgesiebter Cardiffkohle bestehe, im Osten nur auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme, und außerdem die Ladung nach Wladiwostok, dem einzigen Marinestützpunkt des Feindes im Osten, bestimmt sei, so unterliege es, wenn man alles dieses zusammenhalte, keinem Zweifel, daß die Ladung der feindlichen Marine habe geliefert werden sollen.

Ferner habe das zur Verhandlung stehende Schiff bei der Abreise von England fälschlicherweise Saigon, und in Singapore Shanghai als Bestimmungsort für die Ladung angegeben und dementsprechende Ausklarierungspapiere erhalten. Auch das Schiffsjournal sei mit den gleichen falschen Eintragungen versehen worden.

2. Die Eintragungen eines falschen Bestimmungsorts in die Schiffspapiere fänden sich in dem Privatschiffsjournal und mehreren Ausklarierungsscheinen sowie in den Gesundheitspaß. Das Schiff gehöre demselben Eigentümer wie der aufgebrachte Dampfer „Venus“.[4]) Die Ladung, der Bestimmungsort und das betrügerische Vorgehen seien in beiden Fällen gleich. Daher müsse angenommen werden, daß auch die falschen Eintragungen in den Ausklarierungspapieren dieses Dampfers in gleicher Weise wie bei der „Venus“ auf falsche Anzeigen des Reeders oder seines Vertreters zurückzuführen sei. Es sei daher unzweifelhaft, daß das betrügerische Verhalten in dieser Sache in vollem Maße mit Einverständnis des Reeders geschehen sei.

3. Die Ausklarierungspapiere und Gesundheitspässe seien für die Ermittlung des wahren Bestimmungsortes eines Schiffes seitens des Kaptors Schiffspapiere, welche für die Durchführung der Untersuchung von größter Bedeutung seien. Auch beschränkten sich die falschen Angaben in diesem Fall nicht auf diese Papiere, sondern auch das Privatschiffsjournal enthalte einen falschen Bestimmungsort. Daß dies ausschließlich geschehen sei, um den Kaptor zu täuschen, liege auf der Hand.

4. Daß eine Ladung von doppeltgesiebter, ausgewählter Cardiffkohle im Osten nur auf Kriegsschiffen gebraucht werde, sei eine allgemein bekannte Tatsache. Wenn daher auch Wladiwostok zugleich ein Handelshafen sein möge, so könne man doch, weil es vor allem der Hauptstützpunkt der feindlichen Marine sei, nichts anderes annehmen, als daß die Ladung für die feindliche Marine bestimmt sei.

5. Wenn auch ein Gut sowohl zu friedlichem als zum Kriegsgebrauch dienen könne, so erkenne doch das geltende Völkerrecht an, daß es, wenn seine Konterbandeeigenschaft festgestellt sei, von der kriegführenden Macht eingezogen werden könne.

---

[4]) VI. 45.

Präcedenzfälle, in welchen bei Einziehung bedingungsweiser Konterbande Entschädigung geleistet worden sei, gründeten sich entweder auf besonderen Vertrag oder besondere politische Rücksichten, das Völkerrecht enthalte dagegen keine allgemeine diesbezügliche Bestimmung, welche man zu befolgen verpflichtet sei.

Die Berufung sei daher unbegründet und müsse abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die zur Verhandlung stehende Kohlenladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle jedenfalls für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“, auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falls sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Es ist völkerrechtliches Prinzip, daß Konterbande schlechthin konfisziert werden kann. Wünsche bezüglich Vorkaufs, Einziehung gegen Entgelt oder Beschlagnahme unter der Bedingung der Entschädigung, wie der Reklamant sie äußert, sind nur verwirklicht, wo besondere vertragliche Abmachungen vorliegen. Im übrigen finden sich diese Erscheinungen in Praxis und Theorie nur vereinzelt. Keinenfalls können sie jedoch als völkerrechtliche Regel anerkannt werden. Man kann daher nicht sagen, daß das Urteil erster Instanz es in etwas versehen habe, wenn es diesen Ansichten des Reklamanten nicht Folge leistete.

3. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird; besonders im vorliegenden Falle,

wo die ganze Ladung des Schiffes Konterbande ist, wo die Agentur des Reeders dem Kapitän bei der Abfahrt des Schiffes Order gegeben hat, nach Wladiwostok zu fahren, während das Privatschiffsjournal und die Ausklarierungspapiere einen gefälschten Bestimmungsort enthalten, wo also das Schiff sich des Transports von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht hat.

Da schon nach dem in den Punkten 1, 2 und 3 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs und seiner Ladung unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt kein Bedürfnis vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Saxon Prince“ und seine Ladung wird nach Einsichtnahme von dem Schriftsatz des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Saxon Prince“ und seine ganze Ladung werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer steht im Eigentum der „Prince Line“ A. G. in England, er führt die englische Handelsflagge und dient vorzugsweise zum Gütertransport. Er nahm in New York, Amerika, gemischte Ladung an Bord und fuhr am 11. Dezember 1904 von dort über das portugiesische S. Vincente und D'Urban im englischen Natal nach Singapore und Shanghai. In diesen beiden Plätzen löschte er einen Teil seiner Ladung. Die übrige Ladung bestand aus Eisenbahnmaterial, welches für Muroran bestimmt war. In Shanghai erhielt der Dampfer einen Ausklarierungsschein von dem englischen Generalkonsulat, in welchem unter Ladung „Ballast“ und unter Bestimmungsort „Muroran“ angegeben war. Am 7. März dieses Jahres um die Mittagszeit fuhr er von dort ab und wurde auf der Reise nach Muroran am 10. des-

selben Monats, 12 Uhr 45 Minuten nachts auf 34° 13′ n. Br. und 130° 20′ ö. L. unter dem Verdacht, Konterbande nach Wladiwostok zu führen, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Akashi“ aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Akashi“, Kapitänleutnants Miyano Koji, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns W. S. Jameson, des ersten Offiziers J. R. Gray und des Maschinisten J. R. Smith, das Schiffszertifikat, das Privatschiffsjournal, die Konnossemente und das Ladungsverzeichnis des Dampfers „Saxon Prince“ und den Ausklarierungsschein des englischen Generalkonsulats in Shanghai.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Staatsanwalts sind folgende:

Es seien in den Schiffspapieren des zur Verhandlung stehenden Dampfers Punkte, welche nicht übereinstimmen. Da ferner nach dem Kurs des Schiffes der Verdacht, daß es Muroran nur als Bestimmungsort vorgegeben, tatsächlich aber heimlich nach Wladiwostok habe fahren wollen, habe aufkommen müssen, so sei die Beschlagnahme zu Recht erfolgt. Die Untersuchung im Prisengericht habe ergeben, daß der Dampfer tatsächlich auf der Reise nach Muroran begriffen war; daher sei er mitsamt seiner Ladung sofort freizugeben.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

In den zur Zeit der Beschlagnahme an Bord vorgefundenen, sich auf das Eisenbahnmaterial beziehenden Konnossementen findet sich Shanghai als Bestimmungsort verzeichnet, und in dem von dem englischen Generalkonsulat in Shanghai ausgestellten Ausklarierungsschein ist unter Ladung „Ballast“ angegeben. Als der Dampfer den Tsushimakanal passierte, leistete er dem Signal der „Akashi“, zu stoppen, keine Folge und stoppte erst nach dem Warnungsschuß.[1] Infolgedessen erhob sich auf der „Akashi“ der Verdacht, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer Muroran als Bestimmungshafen vorgebe, tatsächlich aber Konterbande nach Wladiwostok führe. Die Beschlagnahme war unter diesen Umständen gerechtfertigt.[2]

Aber die Untersuchung in dem unterzeichneten Prisengericht hat ergeben, daß die Ladung von Eisenbahnmaterial von der Mitsui Bussan Kaisha an die Hokkaido Tanko Tetsudo Kaisha zu liefern ist und von jener bei der U. S. Steel Products Export Company in New York bestellt und für Muroran bestimmt war. Dies wird bewiesen durch den Lieferungsvertrag zwischen der Mitsui Bussan Kaisha und der Hokkaido Tanko Tetsudo Kaisha über Eisenbahnschienen und Zubehör, den von der U. S. Steel Products Export Company als Absender an die Mitsui Bussan Kaisha geschickten Frachtbrief, Telegramme der Hokkaido Tanko Tetsudo Kaisha und der American Trading Company in Yokohama an

[1]) V. § 54,2. — [2]) V. § 37,2 und 6.

das unterzeichnete Prisengericht und verschiedene Briefe der Reederei und der Agenturen an den Kapitän des Dampfers, in welchen derselbe angewiesen wird, nach Muroran zu fahren.

Daher sind das zur Verhandlung stehende Schiff und seine gesamte Ladung ungeachtet der Rechtmäßigkeit der Beschlagnahme freizugeben.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Am 16. März 1905 im Prisengericht zu Sasebo.

(Unterschriften.)

Reklamant: North-Western Steamship Company Ltd., Vereinigte Staaten von Nordamerika, Staat Washington, Kings County, Seattle, vertreten durch den Direktor John Rosene.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den nordamerikanischen Dampfer „Tacoma", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des nordamerikanischen Dampfers „Tacoma" entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Tacoma" steht im Eigentum des Reklamanten, sein Heimatshafen ist Seattle im Staat Washington, Vereinigte Staaten von Nordamerika, und er ist ein Handelsschiff, welches die Flagge der Vereinigten Staaten von Nordamerika führt.

Für die Befrachter, Charles Nelson & Co. in San Francisco, Vereinigte Staaten von Nordamerika, lud der Dampfer in Seattle mit der Bestimmung für Wladiwostok in Rußland etwa 9000 Faß gesalzenes Rindfleisch (einige Faß davon wurden auf der Reise zur Beköstigung der Mannschaft verbraucht), welche auf Grund eines zwischen dem in Shanghai ansässigen russischen Generalmajor Dessino und den russischen Kaufleuten Denbigh und Ebbecke & Co. in Shanghai abgeschlossenen Vertrages in Nordamerika eingekauft waren, sowie ein Kolli Stahlstäbe und eine Kiste Maschinenteile, welche im Eigentum des Supercargos des Dampfers, des russischen Staatsangehörigen Alexander Georgiewitsch Bollmann stehen. Als Empfänger

des gesalzenen Rindfleisches in Wladiwostok ist die dortige russisch-chinesische Bank genannt.

Der oben genannte Bollmann ist von Denbigh als Vertreter und Beauftragter für seine Einkäufe von Lieferungen an Behörden, Private und Firmen bevollmächtigt worden. Von der genannten Firma Ebbecke & Co. war Bollmann beauftragt, das in Amerika angekaufte, nach Wladiwostok zu befördernde gesalzene Rindfleisch zu prüfen, mit dem gleichen Schiff wie dieses nach dem Bestimmungsort zu fahren und dort das Fleisch an den Empfänger abzuliefern. Auf Anordnung des Reklamanten wurde Bollmann demnach als Supercargo auf das zur Verhandlung stehende Schiff genommen. Der Kapitän erhielt vor der Abreise am 2. Januar 1905 von dem Reeder Order, nach Wladiwostok oder, falls dort infolge einer Blockade oder Frostes Hindernisse seien, nach Shanghai zu fahren. Der Kapitän gab darauf Shanghai als Bestimmungsort auf und erhielt für diesen Hafen Ausklarierung und Gesundheitspaß. Auch in dem der Zollbehörde übergebenen Ladungsverzeichnis gab er fälschlich Shanghai als Bestimmungsort an. Auch in einem anderen Ladungsverzeichnis wurde angegeben, daß das Schiff über verschiedene Häfen nach Hongkong weiter führe. In der Ladungsempfangsbescheinigung ist die Stelle, wo der Bestimmungsort steht, zerstört.

Am 5. Januar 1905 fuhr der Dampfer von Seattle ab. Das Privatschiffsjournal, das Notizbuch, das Deckjournal und Maschinenjournal geben alle an, daß Shanghai das Reiseziel war. Unterwegs wurde Dutch Harbour angelaufen, Kohlen eingenommen und am 19. d. M. von dort wieder abgefahren. Das Schiff fuhr dann an den Aleuten vorbei durch die Boussole-Straße in das Ochotskische Meer und versuchte nach Wladiwostok zu gelangen. Unterwegs wurde es jedoch von Treibeis eingeschlossen, verlor seine Bewegungsfähigkeit, trieb viele Tage hin und her und erlangte erst am 13. März seine Manövrierfähigkeit wieder. Als es dann aufs neue seine Reise nach dem Bestimmungsort fortzusetzen versuchte, wurde es am 14. März, 8 Uhr morgens auf einer Stelle etwa 40 Seemeilen südwestlich von Kap Shibetonitara von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Takachiho" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Takachiho", Kapitänleutnants Ugawa Sai, die Vernehmungsprotokolle des genannten Offiziers, des Kapitäns der „Tacoma" S. S. Connauton, des Supercargo, russischen Staatsangehörigen Alexander Georgiewitsch Bollmann, die bei dem zuletzt genannten beschlagnahmten Papiere, das Schiffszertifikat, die Konnossemente (der Kapitän behauptet, diese Papiere seien zugleich Konnossemente und Chartervertrag, aber ihrer Art nach sind sie als Konnossemente zu betrachten), die Ausklarierungs-

papiere, den Gesundheitspaß, zwei Ladungsverzeichnisse, die Ladungsempfangsbescheinigung, das Privatschiffsjournal und Notizbuch, das Deckjournal, Maschinenjournal und ein Schreiben des Reeders an den Kapitän vom 2. Januar 1905.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Da die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs nicht im Eigentum des Reeders stehe, so könne das Schiff, selbst wenn die Ladung Konterbande sei, nicht mit dieser zusammen eingezogen werden. Ferner habe der Reeder in seinem Schreiben vom 5. Februar d. J. (vermutlich irrtümlich für 2. Januar) dem Kapitän Order gegeben, nach Wladiwostok oder, wenn er wegen Blockade oder Eises nicht dorthin kommen könne, nach Shanghai zu fahren. Auch daraus, daß die Konnossemente Wladiwostok offen als Bestimmungsort angäben, sei ersichtlich, daß der Transport durchaus bona fide unternommen worden sei. Daß in den Ladungsverzeichnissen und den Ausklarierungspapieren Shanghai als Bestimmungsort angegeben sei, habe einen Grund darin, daß der Kapitän zugleich die Absicht des Reeders und den Fall, daß er nicht nach Wladiwostok werde gehen können, in Rücksicht genommen habe, und sei durchaus der Absicht entsprungen, auf diese Weise der Aufbringung zu entgehen. Da eine solche Eintragung von zwei verschiedenen Bestimmungsorten in den Schiffspapieren sofort habe bemerkt werden müssen und daher nicht geeignet gewesen sei, um ein beschlagnehmendes Kriegsschiff zu täuschen, so könne man dies nicht völkerrechtlich als ein betrügerisches Mittel betrachten.

Da ferner gesalzenes Rindfleisch keine absolute Konterbande sei, so müsse im vorliegenden Falle, wo solches nach Wladiwostok gehe, einem Hafen, der die Eigenschaft sowohl eines Kriegs- als eines Handelshafens besitze, mangels Gegenbeweises angenommen werden, daß es nach dem Handelshafen Wladiwostok habe befördert werden und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollen. Daß dies billig sei, tue auch die Präcedenzentscheidung, betreffend den im englisch-holländischen Kriege im Jahre 1798 aufgebrachten „Neptunus“, dar. Für den vorliegenden Fall gelte dies um so mehr, als die Ladung nicht ausschließlich für den Kriegsgebrauch verwendbar sei.

Was die Stahlstäbe und die Maschinenteile angehe, so stünden sie im Eigentum des russischen Staatsangehörigen Bollmann und seien in dessen Auftrag von dem Befrachter zusammen mit der anderen Ladung verladen worden. Sie seien, wie bereits oben gesagt, keine Konterbande.

Daher werde Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Was das unter den zur Verhandlung stehenden Gütern befindliche gesalzene Rindfleisch angeht, so hat der gegenwärtig in Shanghai ansässige, an den militärischen Unternehmungen des Feindes offiziell beteiligte russische Generalmajor Dessino mit den russischen Kaufleuten Denbigh und Ebbecke & Co. im November v. J. einen Vertrag auf Einkauf desselben in Amerika und Lieferung nach Wladiwostok, dem wichtigsten Stützpunkt und Hauptetappenort, abgeschlossen. Seiner Bestimmung nach war es demnach Kriegsbedarf für den Feind.

Da ferner der Empfänger die russisch-chinesische Bank in Wladiwostok war, so ist darüber, daß es für den Kriegsgebrauch des Feindes zu liefern war, auch nicht der geringste Zweifel möglich. Er ist daher unfraglich als Konterbande anzusehen.[1])

Die oben bezeichneten, dem Bollmann gehörigen Stahlstäbe und Maschinenteile sind Material für den Bau von Schiffen und erwiesenermaßen nach Wladiwostok bestimmt. Daher sind auch sie unzweifelhaft Konterbande.[2])

Aus dem Schreiben des Reeders an den Kapitän vom 2. Januar dieses Jahres geht hervor, daß die Bestimmung des Schiffes nach Wladiwostok schon vor der Abreise desselben von Seattle festgesetzt war. Trotzdem ließ der Kapitän sich in Seattle auf Grund seiner Angaben Ausklarierung und Gesundheitspaß für Shanghai geben. In der Ladungsempfangsbescheinigung ist die Stelle, wo der Bestimmungsort stehen soll, zerstört. Das Privatschiffsjournal, das Notizbuch, das Deckjournal und Maschinenjournal geben alle fälschlicherweise Shanghai an. Das Schiff hat zur Winterszeit den wegen der Winde, des Schnees und Eises gefährlichsten Weg genommen, um durch die Soyastraße nach Wladiwostok zu gelangen. Alle diese Tatsachen können nicht auf entschuldbares Versehen bzw. Erleichterung der Reise oder der behördlichen Formalitäten zurückgeführt werden. Es muß vielmehr angenommen werden, daß sie dem betrügerischen Plan, durch Verheimlichung des Bestimmungsortes der Aufbringung zu entgehen, entsprungen sind. Auch daraus, daß sich im Konnossement und dem Briefe des Reeders an den Kapitän der wahre Bestimmungsort verzeichnet findet, kann nicht ohne weiteres gefolgert werden, daß das zur Verhandlung stehende Schiff sich nicht betrügerischer Mittel bedient habe. Dies um so weniger, als, wie aus der schriftlichen Aussage und der Vernehmung des Stellvertreters des Kommandanten der „Takachiho" hervorgeht, der Kapitän bei der Visitierung die beiden erwähnten Schriftstücke unter der Vorgabe, sie seien unerheblich, beiseite zu schaffen versucht hat, um sie dem visitierenden Offizier zu verheimlichen.

Wie ferner aus dem Vernehmungsprotokoll des oben erwähnten Bollmann hervorgeht, hat der Reklamant diesem, obwohl er die ihm

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) Ziffer 1.

von Ebbecke & Co. anvertraute besondere Aufgabe kannte,[3]) dazu bestimmt, als Supercargo mit dem Schiff zu fahren.

Auch beweist der erwähnte Brief, den der Reklamant vor Abreise des Schiffs von Seattle an den Kapitän richtete, nach der Art, wie dort die Route, um nach Wladiwostok zu gelangen, festgelegt ist, daß der Kapitän eine Route wählen sollte, auf der er der Aufbringung durch das japanische Geschwader entgehen sollte.

Wenn man alles dies zusammenhält, so kann man wohl annehmen, daß der Reklamant den Transport der Ladung mit seinem Schiff unternommen hat, obwohl er hinreichend über den Charakter derselben unterrichtet war. Mit anderen Worten, der Reklamant hat sich der Unterstützung des Feindes mit seinem Schiff schuldig gemacht.

Es ist aber vor Theorie und Praxis des Völkerrechts anerkannt, daß ein Schiff, welches sich betrügerischen Verhaltens zur Unterstützung des Feindes schuldig macht, mit seiner Konterbandeladung eingezogen werden kann.

Da aus diesen Gründen das zur Verhandlung stehende Schiff einzuziehen ist, so erübrigt es sich, die weiteren Punkte des Vertreters der Reklamation zu erörtern.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 1. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts des Prisengerichts zu Yokosuka, Yanagita Kunio.

(Unterschriften.)

Reklamant: John Rosene, Direktor der North Western Railway Company Ltd. in Seattle, Kings County, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku Unemecho Nr. 15.

Am 1. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den amerikanischen Dampfer „Tacoma", welcher am 14. März 1905 etwa 40 Seemeilen südwestlich von dem Vorgebirge Shibetonitara von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Takachiho" beschlagnahmt worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des amerikanischen Dampfers „Tacoma" entschieden worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant John Rosene durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung

[3]) nämlich: die Bestellung des russischen Generalmajors Dessino auszuführen.

eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Am 1. Juni 1905 habe das Prisengericht zu Yokosuka ein Urteil auf Wegnahme des Dampfers „Tacoma" verkündet. Dieses Urteil sei unzutreffend, und es werde Aufhebung desselben und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe des Dampfers „Tacoma" beantragt.

Die Hauptpunkte der Begründung sind folgende:

Wenn der Reklamant mit seinem eigenen Schiffe einen Transport unternommen habe, so sei das eine Handlung, die unter den Freiheiten des neutralen Handelsverkehrs stehe. Er habe dabei keinerlei betrügerische Mittel geplant, und es liege nicht der geringste Grund für die Annahme vor, daß er sich der Unterstützung des Feindes schuldig gemacht habe. Wenn daher das Urteil erster Instanz annehme, daß das Schiff betrügerische Mittel gebraucht und den Feind zu unterstützen vorgehabt habe, und zusammen mit der Ladung auf Einziehung des Schiffes erkannt habe, so sei das unrechtmäßig.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Yanagita Kunio, sind folgende:

Der Reklamant sage, daß

> die „Tacoma" betrügerische Mittel zum Transport von Konterbande nach Wladiwostok nicht angewandt, auch sich der Unterstützung des Feindes nicht schuldig gemacht habe. Daher sei die Entscheidung auf Einziehung des Schiffs unrechtmäßig.

Das Schiff habe aber einen falschen Bestimmungsort angegeben. Seine Papiere seien größtenteils absichtlich gefälscht. Dies und auch die Tatumstände nach der Abreise von Seattle liefern klaren Beweis dafür, daß der Reeder tatsächlich an der Lieferung der Kriegsbedarfsartikel beteiligt gewesen sei und sich im Interesse des Feindes bemüht habe. Daher könne denn auch das Schiff der Verantwortung nicht entgehen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es geht aus dem bei dem Supercargo Alexander Georgiewitsch Bollmann beschlagnahmten Vertrag und einer Vollmacht sowie aus dem Vernehmungsprotokoll des Genannten hervor, daß das unter der in Frage stehenden Ladung befindliche gesalzene Rindfleisch von dem bei den militärischen Unternehmungen des Feindes ständig engagierten, in Shanghai wohnhaften Generalmajor Dessino bei dem russischen Kaufmann Denbigh bestellt und von der Maklerfirma Ebbecke & Co. in Amerika eingekauft worden ist. Außerdem wird es durch das Schreiben des Reeders an den Kapitän vom 2. Januar d. J., durch die

Vernehmungsprotokolle des Kapitäns S. S. Connauton und des obengenannten Bollmann außer jeden Zweifel gestellt, daß der Bestimmungsort Wladiwostok und der Empfänger die russisch-chinesische Bank war.

Seit dem japanisch-russischen Kriege ist Wladiwostok ein Hauptstützpunkt für die Kriegsoperationen gewesen und zum Hauptetappenort gemacht worden. Der Empfänger der Güter, die russisch-chinesische Bank, steht in enger Beziehung zu der russischen Regierung und den politischen Unternehmungen derselben im fernen Osten.

Da demnach das zur Verhandlung stehende Rindfleisch im Bestimmungsort offenbar für den feindlichen Heeresbedarf geliefert werden sollte, so ist es unbestreitbar, daß es als Konterbande angesehen werden muß. Das geltende Völkerrecht erkennt aber an, daß ein Schiff, welches Güter, von denen es wußte, daß sie Konterbande sind, geladen und befördert hat, zusammen mit dieser Konterbande eingezogen werden kann.[5])

Nach dem Vernehmungsprotokoll Bollmanns und den zwei erwähnten, bei ihm beschlagnahmten Dokumenten ist es erwiesen, daß Bollmann die Aufgabe hatte, das zur Verhandlung stehende amerikanische Rindfleisch einzukaufen und zu prüfen, und daß der Reklamant und Reeder in Kenntnis dieser Tatsache den Bollmann als Supercargo an Bord genommen hat. Es muß daher anerkannt werden, daß der Reeder von Anfang an die Ladung als Konterbande befördert hat und bestrebt gewesen ist, der feindlichen Armee zu helfen.

Ferner hat der Reeder den Bestimmungsort der Güter verheimlicht und sich bemüht, die Löschung derselben in Wladiwostok, einem Hauptstützpunkt Rußlands, ins Werk zu setzen. Zu diesem Zweck hat er, während er dem Kapitän, wie oben gesagt, schrieb, der Bestimmungsort sei Wladiwostok, bei der Abreise von Seattle angegeben, der Dampfer ginge nach Shanghai, und hat dementsprechend Ausklarierungsbescheinigung und Gesundheitspaß erhalten. In der Ladungsempfangsbescheinigung, welche von dem Empfänger gezeichnet werden muß, hat er ausdrücklich die Stelle, wo der Bestimmungsort steht, zerstört und sie so unleserlich gemacht. In das Privatschiffsjournal, Notizbuch, Deckjournal und Maschinenjournal wurde Shanghai eingetragen. Auch wenn man die Zeit der Abreise in Erwägung zieht, so ist es bezeichnend, daß das Schiff ohne Rücksicht auf die größere Bequemlichkeit der Route, welche es durch die Tsugarustraße nach seinem Ziel führte, den bei der Winterszeit wegen der Winde, des Schnees und Eises allergefährlichsten Weg einschlug und versuchte, Wladiwostok durch die Soyastraße zu erreichen.

---

[4]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V).

Es ist daher in jeder Beziehung zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz gegen das zur Verhandlung stehende Schiff auf Einziehung erkannte, und die Berufung ist unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Charles Nelson & Co., Vereinigte Staaten von Nordamerika, Californien, S. Francisco, vertreten durch den Vizedirektor James Tyson.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend Ladung des amerikanischen Dampfers „Tacoma", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der auf dem amerikanischen Dampfer „Tacoma" verladenen ungefähr 8990 Faß gesalzenen Rindfleischs, 15 Stahlstäbe, 9 Bündel Stahlstäbe, 1 Kiste Maschinenteile entschieden.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter sind von dem Reklamanten versandt worden. Die darunter befindlichen ungefähr 8990 Faß eingesalzenes Rindfleisch (es sind anfangs bei Verladung in Seattle, Vereinigte Staaten von Nordamerika, ungefähr 9000 Faß vorhanden gewesen; einige Faß sind auf der Reise zur Verpflegung der Mannschaft verbraucht worden) wurden auf Grund eines von dem in Shanghai wohnhaften russischen Generalmajors Dessino im November vorigen Jahres mit den russischen Kaufleuten Denbigh und Ebbecke & Co. in Shanghai abgeschlossenen Vertrags in Nordamerika eingekauft, um nach Wladiwostok geliefert zu werden. Die Stahlstäbe und Maschinenteile gehören dem russischen Staatsangehörigen Alexander Georgiewitsch Bollmann. Der Reklamant hat die Güter mit Bestimmung nach Wladiwostok (für das gesalzene Rindfleisch war als Empfänger die russisch-chinesische Bank in Wladiwostok bezeichnet) in Seattle auf der „Tacoma" verschifft. Am 5. Januar 1905 fuhr die „Tacoma" von Seattle ab, lief Dutch Harbour an, dampfte von dort

am 19. d. M. wieder ab, fuhr an der Aleuten-Inselgruppe vorbei und gelangte durch die Boussole-Straße in das Ochotskische Meer. Sie versuchte nach Wladiwostok zu kommen, wurde auf der Fahrt von Treibeis eingeschlossen, verlor ihre Bewegungsfähigkeit und wurde während einiger Tage hin- und hergetrieben. Erst am 13. März erlangte sie ihre Manövrierfähigkeit wieder und wurde, als sie im Begriff war, die Reise nach ihrem Bestimmungsort fortzusetzen, mitsamt der zur Verhandlung stehenden Ladung am 14. März, 8 Uhr vormittags etwa 40 Seemeilen südwestlich von dem Vorgebirge Shibetonitara auf der Insel Shikotan von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Takachiho" beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Takachiho", Kapitänleutnants Ugawa Sai, die Vernehmungsprotokolle des genannten Offiziers, des Kapitäns der „Tacoma", S. S. Connauton, des Supercargo, russischen Staatsangehörigen Alexander Georgiewitsch Bollmann, die bei dem zuletztgenannten beschlagnahmten Papiere, die Konnossemente (der Kapitän behauptet, diese seien zugleich Konnossemente und Chartervertrag, aber ihrer Art nach müssen sie als Konnossemente betrachtet werden), zwei Ladungsverzeichnisse und die Ladungsempfangsbescheinigung.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Die zur Verhandlung stehenden Güter seien ihrer Natur nach keine Konterbande. Da sie nach Wladiwostok, einem Hafen, der die Eigenschaften eines Handels- und eines Kriegshafens in sich vereinige, versandt worden seien, so müsse, wenn kein gegenteiliger Beweis vorliege, angenommen werden, daß sie nach dem Handelshafen Wladiwostok versandt worden seien und nicht für den Kriegsgebrauch geliefert werden sollten. Daß dies billig sei, beweise die Präcedenz der in dem Kriege zwischen England und Holland im Jahre 1798 in dem Prisenfall „Neptunus" gefällten Entscheidung. Dies gelte auch um so mehr, als die in Frage stehende Ladung nicht ausschließlich zum Kriegsgebrauch bestimmt zu sein brauche.

Die Stahlstäbe und Maschinenteile stünden im Eigentum des russischen Staatsangehörigen Bollmann und seien im Auftrage desselben gleichzeitig mitbefördert worden. Sie seien ebenfalls keine Kriegskonterbande.

Es werde daher Freigabe der zur Verhandlung stehenden Güter beantragt.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Was das unter den zur Verhandlung stehenden Gütern befindliche gesalzene Rindfleisch angeht, so hat der gegenwärtig in Shanghai ansässige, an den militärischen Unternehmungen des Feindes offiziell be-

teiligte russische Generalmajor Dessino mit den russischen Kaufleuten Denbigh und Ebbecke & Co. im November vorigen Jahres einen Vertrag auf Einkauf desselben in Amerika und Lieferung nach Wladiwostok, dem wichtigsten Stützpunkt und Hauptetappenort des Feindes, abgeschlossen. Seiner Bestimmung nach war demnach das Fleisch Kriegsproviant für den Feind. Da ferner der Empfänger die russisch-chinesische Bank in Wladiwostok war, so ist darüber, daß es für den Kriegsgebrauch des Feindes zu liefern war, auch nicht der geringste Zweifel möglich, und es ist unfraglich als Konterbande anzusehen.[1])

Die oben verzeichneten, dem Bollmann gehörigen Stahlstäbe und Maschinenteile sind Schiffsbaumaterial und sind erwiesenermaßen nach Wladiwostok bestimmt. Daher sind auch sie unzweifelhaft Konterbande.[2])

Bezüglich von Konterbande, wenn auch auf einem Schiff unter neutraler Flagge, ist es aber in der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 sowie in Theorie und Praxis des Völkerrechts anerkannt, daß dieselbe eingezogen werden kann.

Da schon aus diesen Gründen die zur Verhandlung stehenden Güter einzuziehen sind, so erübrigt es sich, auf die weiteren Punkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation erörternd einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 1. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts Yanagita Kunio.

(Unterschriften.)

Reklamant: Harland & Bartlett Steamship Company, England, London, St. Mary Axe, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Harberton“ William Duncombe.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Shigefuji Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi Nr. 33.

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Harberton“, wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des Dampfers „Harberton“ entschieden.

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) II. Ziffer 1.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Harberton“ steht im Eigentum der Reklamanten, sein Heimatshafen ist London in England und er ist ein Handelsschiff, welches die englische Flagge führt. Auf Grund eines zwischen dem Reklamanten und der Firma Mann, George & Co. in London am 11. November 1904 abgeschlossenen Chartervertrages lud der Dampfer in Cardiff, England, mit der Bestimmung für Wladiwostok ungefähr 5000 Tons zweimal gesiebte Steinkohle, von denen für die Reise des Schiffs 100 Tons verbraucht worden sind, so daß zurzeit ungefähr 4900 Tons vorhanden sind. Im Chartervertrag ist als Bestimmungsort Hongkong, Shanghai oder Kiautschou angegeben. Das Konnossement lautet auf Kiautschou und der Empfänger sollte durch Order bestimmt werden. Am 30. November fuhr der Dampfer von Cardiff ab, fuhr über Malta, Port Said und Colombo nach Hongkong und erhielt dort auf Grund seiner Angaben Ausklarierung für Kiautschou als Bestimmungsort. Am 10. Februar 1905 fuhr er, obwohl sein Tagebuch noch immer fälschlicherweise auf Kiautschou lautete, von dort mit absichtlichem Umweg nach der Straße von Etorup, von wo er jedoch am 1. März d. J. wegen Schneesturms umkehren mußte. Am 3. März beim zweiten Male passierte er die Straße und gelangte in das Ochotskische Meer, wo er jedoch am 4. in Treibeis geriet und nicht weiter fahren konnte. Er änderte daher notgedrungen seinen Kurs und fuhr wieder in die Straße von Etorup zurück. Als er aufs neue nach Wladiwostok zu fahren versuchte, wurde er am 18. März 1905, 2 Uhr nachmittags auf 45° 13′ n. Br. und 149° 6′ ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Akitsushima“ gesichtet und von dem Kapitänleutnant Takarura Shoji als Vertreter des Kommandanten der „Akitsushima“ visitiert. Dabei gab der Kapitän William Duncombe an, das Schiff gehe nach Kiautschou. Nach seiner bisherigen Reise wurde jedoch angenommen, daß es nach Wladiwostok fahre, und es wurde daher schließlich von dem genannten Kriegsschiff aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Akitsushima“, Kapitänleutnants Takakura Shoji, die Vernehmungsprotokolle des genannten Offiziers, des Kapitäns der „Harberton“, William Duncombe, des ersten Offiziers Daniel Burns, des ersten Maschinisten William Thompson Brown, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, das Konnossement, das Privatschiffsjournal und die Ausklarierungsbescheinigung von Hongkong.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe mit Mann, George & Co. in London einen Chartervertrag geschlossen, auf Grund dessen das Schiff zum Transport von Steinkohle von Cardiff in England nach Hongkong, Shanghai oder

Kiautschou überlassen werden sollte. Wenn das Schiff nach Wladiwostok, einem in dem Chartervertrag nicht benannten Bestimmungshafen beordert worden sei, so sei das eine Handlung des Charterers oder des Ladungseigentümers, die ohne Beteiligung und Wissen des Reeders vorgenommen sei.

Aber selbst einmal zugegeben, der Reklamant sei an diesem Vorhaben beteiligt gewesen, so werde doch Kohle auch außer zum Kriege verwandt und könne nicht unbedingt als Konterbande betrachtet werden. Der Kohlentransport sei eine dem Völkerrecht nicht zuwiderlaufende Transaktion. Zudem sei Wladiwostok zu der Zeit nicht unter Blockade gewesen und, wenn es auch ein echter Kriegshafen sei, so verlören darum Neutrale nicht das Recht, freie Güter, die Handelszwecken dienten, einzuführen. Das Völkerrecht erkenne nur ein Mittel an, dessen sich ein kriegführender Staat bedienen dürfe, um den neutralen Einfuhrhandel zu unterbrechen, nämlich die Blockade. Obwohl nun Japan seit Januar dieses Jahres in der Lage gewesen sei, Wladiwostok zu blockieren, habe es doch keine Blockade erklärt. Damit habe es stillschweigend anerkannt, daß Wladiwostok noch für den neutralen Handel offen sei. Daß Japan so, ohne eine Blockade erklärt zu haben, den neutralen Handel tatsächlich blockiere, heiße nichts anderes, als neutrale Schiffe in eine Falle locken. Da ferner Wladiwostok im Winter der einzige Hafen in Ostsibirien und neben einem Kriegshafen auch ein Handelshafen sei, so könne, wenn Wladiwostok auch vorzugsweise von Truppen innegehabt werde, Steinkohle, die dorthin befördert werde, nicht ohne weiteres als an die feindliche Streitmacht zu liefernde Kohle bezeichnet werden.

Da die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs nicht im Eigentum des Reeders stehe und nicht Konterbande sei, könne das Schiff nicht eingezogen werden.

Daß in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort verzeichnet sei, komme daher, daß das Schiff von Cardiff bis Hongkong 10 Wochen brauche und daß der Ladungseigentümer und Absender mit Rücksicht auf ungewöhnliche Ereignisse während der Reise und in Erwartung einer Blockadeerklärung es für vorteilhaft gehalten hätten, mit Bezug auf die Ladung noch keine definitive Entscheidung zu treffen. Als dann nach Ankunft in Hongkong es sich erwiesen habe, daß noch keine Blockade über Wladiwostok verhängt gewesen sei, hätten sie Order gegeben, nach dort weiter zu fahren. Wenn die Ladungseigentümer von vornherein erklärt hätten, die Ladung sei für Wladiwostok bestimmt, und wenn dieser Hafen nachher unter Blockade gestellt worden wäre, so hätten sie durch Änderung des Bestimmungsortes große Unbequemlichkeit und Verluste haben müssen. Auch hätte der Dampfer, wenn von Anfang an Wladiwostok als Bestimmungsort erklärt worden sei, in Cardiff und in Häfen auf seiner Reise seitens der englischen

Behörden allerhand Hindernisse erfahren müssen. Auch dadurch, daß die Mannschaft in Hongkong vielleicht nicht willig gewesen sein würde, nach einem Hafen einer kriegführenden Macht zu reisen, hätten zwischen dem Kapitän und der Mannschaft Schwierigkeiten heraufbeschworen werden können. Daher sei es ein guter Plan gewesen, daß der Kapitän, um allen diesen Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, bis nach Abfahrt von Hongkong den wahren Bestimmungshafen verheimlicht habe. Eine Absicht, die Marinen der kriegführenden Staaten zu täuschen, habe nicht vorgelegen. Die Autoritäten des Völkerrechts stünden aber auf dem Standpunkt, daß das Vorhandensein von gefälschten Papieren auf einem Schiff nur, wenn es klar sei, daß sie zum Zweck der Täuschung der im Krieg begriffenen Staaten gefälscht seien, Strafe nach sich ziehen könne.

Daher werde eine Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs beantragt.

Obwohl dem Verfahren entsprechend geladen, ist der Vertreter der Reklamation ohne irgendwelche Mitteilung nicht erschienen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht. Sie ist mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen, und der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohlen oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im Osten ausschließlich zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen. [1])

Der Reklamant führt aus, daß

> das Völkerrecht nur ein Mittel anerkenne, dessen sich ein kriegführender Staat bedienen dürfe, um den neutralen Einfuhrhandel zu unterbrechen, nämlich die Blockade. Daß Japan, ohne eine Blockade erklärt zu haben, den neutralen Handel nach Wladiwostok tatsächlich blockiere, heiße nichts anderes, als die neutralen Schiffe in eine Falle locken.

Da aber die Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs durch ein japanisches Kriegsschiff geschehen ist, weil es Kriegs-

[1]) II. Ziffer 2.

konterbande beförderte, so liegt darin keine Unterbrechung des berechtigten neutralen Einfuhrhandels nach Wladiwostok, und es ist völkerrechtlich in Theorie und Praxis anerkannt, daß ein kriegführender Staat auch, wo keine Blockade erklärt ist, Schiffe, welche Konterbande führen, aufbringen kann.

Das zur Verhandlung stehende Schiff ist wie zwei etwa zur selben Zeit auf der Reise nach Wladiwostok von der Kaiserlichen Marine aufgebrachten Schiffe, nämlich wie der englische Dampfer „Easby Abbey"[2]) und der österreichisch-ungarische Dampfer „Burma"[3]) von der englischen Firma Mann, George & Co. in London gechartert worden; der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffs, William Duncombe hat ausgesagt, daß sein Schiff genau so verfahren sei wie die „Easby Abbey"; der Kapitän dieses Schiffes, Robert Prideaux, hat erklärt, er habe gewußt, daß die Ladung nach Wladiwostok gehen solle, er habe vor Abreise von England die mündliche Order erhalten, nach Wladiwostok zu fahren, und er vermute, daß dies auch bei anderen Schiffen der Fall sei; die „Easby Abbey" ist inzwischen auf der Reise von Wladiwostok aufgebracht und von dem unterzeichneten Prisengericht zur Wegnahme verurteilt worden. Wenn man alle diese Tatsachen nebeneinander hält, so wird es klar, daß Wladiwostok schon vor der Abreise des zur Verhandlung stehenden Schiffs von Cardiff als Bestimmungsort festgesetzt war. Trotzdem lautet der Chartervertrag auf Hongkong, Shanghai oder Kiautschou als Bestimmungsort, und das Konnossement bezeichnet Kiautschou als solchen. Obwohl der Kapitän vor der Abfahrt von Hongkong klare Order für Wladiwostok von dem Reeder erhielt, gab er doch wieder fälschlicherweise als Bestimmungsort Kiautschou an und erhielt entsprechende Ausklarierungspapiere. Von dort abfahrend nahm er absichtlich einen Umweg und versuchte, während das Journal auf Kiautschou lautete, nach Wladiwostok zu gelangen. Als er von dem Vertreter des Kommandanten der „Akitsushima", Kapitänleutnant Takakura Shoji, visitiert wurde, gab der Kapitän bis zuletzt an, daß er nach Kiautschou führe und erst, als er von dem mit dem Fall beauftragten Rat vernommen wurde, gab er an, daß der wahre Bestimmungsort Wladiwostok gewesen sei. Alles dies ist nicht aus entschuldbarer Nachlässigkeit oder, um die Reise zu erleichtern, geschehen, vielmehr ist von vornherein mit größter Überlegung geplant worden, durch Verheimlichung des Bestimmungsorts der Aufbringung, wenn möglich, zu entgehen.

Kurz, der Dampfer „Harberton" hat unter Anwendung betrügerischer Mittel Kriegskonterbande befördert, und es ist von der völkerrechtlichen Theorie und Praxis anerkannt, daß ein solches Schiff, welches sich betrügerischen Vorgehens schuldig gemacht hat, gleichgültig ob

---

[2]) VI. 43a und b. — [3]) VI. 32a und b.

der Reeder an diesem Vergehen beteiligt ist oder nicht, mitsamt seiner Konterbandeladung eingezogen werden muß.[4])

Da aus diesen Gründen der Dampfer einzuziehen ist, so erübrigt es sich, auf die anderen Punkte des Vertreters der Reklamation besonders einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 7. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka, im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio.

(Unterschriften.)

Reklamant: Harland & Barlett Steamship Company Ltd., London, St. Mary Axe Nr. 43, vertreten durch den Kapitän des englischen Dampfers „Harberton", William Duncombe.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Shigefuji Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi Nr. 33.

Am 7. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Harberton", welcher am 18. März 1905 auf 45° 13' n. Br. und 149° 6' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Akitsushima" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Harberton" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat William Duncombe in Vertretung des Reklamanten, der Harland & Barlett Steamship Company Ltd., durch den Rechtsanwalt Shigefuji Tsurutaro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Shigefuji Tsurutaro, und deren Begründung sind folgende:

Der Reklamant habe mit Mann, George & Co. in London einen Chartervertrag geschlossen, auf Grund dessen das Schiff zum Transport von Steinkohle von Cardiff in England nach Hongkong, Shanghai oder Kiautschou überlassen werden sollte. Wenn das Schiff nach Wladiwostok, einem in dem Chartervertrag nicht genannten Bestimmungshafen, beordert worden sei, so sei das eine Handlung des Charterers oder des Ladungseigentümers, die ohne Beteiligung und Wissen des Reeders vorgenommen worden sei.

---

[4]) V. § 44.

Aber selbst einmal zugegeben, der Reklamant sei an diesem Vorhaben beteiligt gewesen, so werde doch Kohle auch außer zum Kriege verwandt und könne nicht unbedingt als Konterbande betrachtet werden. Der Kohlentransport sei eine dem Völkerrecht nicht zuwiderlaufende Transaktion. Zudem sei Wladiwostok zu der Zeit nicht unter Blockade gewesen und, wenn es auch ein echter Kriegshafen sei, so verlören darum Neutrale nicht das Recht freie Güter, die Handelszwecken dienten, einzuführen. Das Völkerrecht erkenne nur ein Mittel an, dessen sich ein kriegführender Staat bedienen dürfe, um den neutralen Einfuhrhandel zu unterbrechen, nämlich die Blockade. Obwohl nun Japan seit Januar dieses Jahres in der Lage gewesen sei, Wladiwostok zu blockieren, habe es doch keine Blockade erklärt. Damit habe es stillschweigend anerkannt, daß Wladiwostok noch für den neutralen Handelsverkehr offen sei. Daß Japan so, ohne eine Blockade zu erklären, den neutralen Handel tatsächlich blockiere, heiße nichts anderes, als die neutralen Schiffe in eine Falle locken. Da ferner Wladiwostok im Winter der einzige Hafen in Ostsibirien und neben einem Kriegshafen auch ein Handelshafen sei, so könne, wenn Wladiwostok auch vorzugsweise von Truppen innegehabt werde, Steinkohle, die dorthin befördert werde, nicht ohne weiteres als der feindlichen Streitmacht zu liefernde Kohle bezeichnet werden.

Da die Ladung des zur Verhandung stehenden Schiffs nicht im Eigentum des Reeders stehe und nicht Konterbande sei, könne das Schiff nicht eingezogen werden.

Daß in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort verzeichnet sei, komme daher, daß das Schiff von Cardiff bis Hongkong 10 Wochen brauche und daß der Ladungseigentümer und Absender mit Rücksicht auf ungewöhnliche Ereignisse während der Reise und auf eine Blockadeerklärung es für vorteilhaft gehalten hätten, mit Bezug auf die Ladung noch keine definitive Entscheidung zu treffen. Als dann nach Ankunft des Schiffs in Hongkong es sich erwiesen habe, daß noch keine Blockade über Wladiwostok verhängt gewesen sei, hätten sie Order gegeben, nach dort weiter zu fahren. Wenn die Ladungseigentümer von vornherein erklärt hätten, die Ladung sei für Wladiwostok bestimmt, und wenn dieser Hafen nachher unter Blockade gestellt worden wäre, so hätten sie durch Änderung des Bestimmungsortes große Unbequemlichkeiten und Verluste haben müssen. Auch hätte der Dampfer, wenn von Anfang an Wladiwostok als Bestimmungsort erklärt worden sei, in Cardiff und den Häfen auf seiner Reise seitens der englischen Behörden allerhand Hindernisse erfahren müssen. Auch hätten dadurch, daß die Mannschaft in Hongkong nicht willig gewesen sein würde, nach einem Hafen einer kriegführenden Macht zu reisen, zwischen dem Kapitän und der Mannschaft manche

Schwierigkeiten heraufbeschworen werden können. Daher sei es ein guter Plan gewesen, daß der Kapitän, um all diesen Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, bis nach Abfahrt von Hongkong den wahren Bestimmmungshafen verheimlicht habe. Eine Absicht, die Marinen der kriegführenden Staaten zu täuschen, habe nicht vorgelegen. Die Autoritäten des Völkerrechts stünden aber auf dem Standpunkt, daß das Vorhandensein von gefälschten Papieren auf einem Schiff, nur wenn es klar sei, daß sie zum Zwecke der Täuschung der im Krieg begriffenen Marinen gefälscht seien, Strafe nach sich ziehen könne.

Das Urteil erster Instanz besage:

> Es sei bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptsammelplatz für seine Marine sei. Seit dem Kriege mit Japan habe die russische Regierung diesen Platz zu einem Etappenort gemacht und sie sei mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr habe dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig sei, nach Wladiwostok befördert werde, so müsse, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern gewesen seien.

Das müsse als eine unzutreffende Darstellung der Verhältnisse bezeichnet werden. Denn wenn Wladiwostok auch ein russischer Kriegshafen sei, so sei es doch auch zu gleicher Zeit ein Handelshafen, der für den neutralen Einfuhrhandel nicht gesperrt sei. Was daher relative Konterbandegüter, wie die zur Verhandlung stehenden, angehe, die als Konterbande nur in dem Fall zu betrachten seien, wenn sie für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine bestimmt seien, so könne man lediglich daraus, daß sie nach einem feindlichen Kriegshafen gingen, nicht sogleich schließen, daß sie der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden sollten. Wie auch, wenn der Bestimmungsort nicht ein Kriegshafen sei, die Frage, ob die Güter für die Armee oder die Marine bestimmt seien, nach den besonderen Umständen des Falls betrachten würden und Fälle möglich seien, wo sie als Konterbande anzusehen seien, so sei es auf der anderen Seite ein Fehler, wenn der Bestimmungshafen ein Kriegshafen sei, einfach obenhin anzunehmen, daß die Güter für die feindliche Armee oder Marine zu liefern seien. Es sei daher unrechtmäßig, daß das Urteil erster Instanz die Konterbandeeigenschaft, der zur Verhandlung stehenden Güter einfach danach bestimmt habe, daß Wladiwostok ein russischer Kriegshafen sei, ohne den Tatbestand über die Frage, ob die Güter für die

russische Armee oder Marine bestimmt gewesen seien, im geringsten klarzustellen.

Im übrigen gehe die Tatsache, daß der gewöhnliche Handelsverkehr in Wladiwostok zu der fraglichen Zeit nicht aufgehört gehabt habe, aus folgendem ganz offenbar hervor. Die „Wilhelmina" und viele andere neutrale Schiffe seien mit Steinkohlen, Petroleum und sonstiger verschiedener Ladung nach dort gefahren und Firmen wie Hermann Kobritz und viele andere hätten dort wie früher ihr Handelsgewerbe betrieben.

Wenn daher Cardiffkohle, die auch außer dem Kriegsgebrauch Verwendung finde, nach Wladiwostok befördert werde, welches ein Kriegshafen sei, in dem zugleich gewöhnlicher Handelsverkehr stattfinde, so müsse nach der Präcedenzentscheidung in dem „Neptunus"-Fall angenommen werden, daß die Ladung nach dem Handelshafen und zu Friedensgebrauch bestimmt sei. Das Urteil erster Instanz behaupte dagegen, daß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden müsse, sie solle für den Kriegsgebrauch geliefert werden, und drehe so die Beweislast um.

Es werde daher Verwerfung des Urteils erster Instanz in allen seinen Punkten und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe des englischen Dampfers „Harberton" beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung sei doppelt gesiebte, ausgewählte Cardiffkohle, welche im Osten nur auf Kriegsschiffen verwandt werde. Ihr Bestimmungsort sei Wladiwostok, welches zurzeit den Hauptstützpunkt der russischen Marine bilde. Daher sei es zutreffend, daß das Urteil erster Instanz angenommen habe, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für die feindliche Marine habe geliefert werden sollen; und wenn die Berufung behaupte, die Verhältnisse seien unrichtig dargestellt, so sei das völlig unbegründet. Es liege bei Beurteilung der Frage, ob die Ladung Konterbande sei oder nicht, kein Bedürfnis vor zu entscheiden, ob der gewöhnliche Handelsverkehr ihres Bestimmungsorts Wladiwostok seit dem Kriege mit Japan aufgehört habe oder nicht. Da, wie bereits besagt, eine Ladung wie die zur Verhandlung stehende im Osten nur auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme und der genannte Hafen ein russischer Marinestützpunkt sei, welcher von einem Stocken des gewöhnlichen Handelsverkehrs nicht berührt werde, so könne man gar nicht zu einer anderen Annahme kommen, als daß die Ladung für die Marine habe geliefert werden sollen. Kurz, die Behauptung des Reklamanten, der gewöhnliche Handelsverkehr in Wladiwostok habe seit der Eröffnung des Krieges

nicht aufgehört, stehe zu der Frage, ob die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande sei oder nicht, in keiner Beziehung.

Was ferner die Anwendung betrügerischer Mittel angehe, so sei die Beteiligung des Reklamanten und Reeders an derselben dadurch erwiesen, daß in dem Chartervertrag ein falscher Bestimmungsort angegeben sei und daß der Kapitän nach seiner eigenen Aussage von dem Reeder Order für Wladiwostok erhalten habe. Daher sei die Berufung in der Behauptung, der Reeder habe an dem betrügerischen Vorgehen keinen Anteil gehabt, unbegründet.

Ferner liege es auf der Hand, daß in dem Chartervertrag und den anderen auf die Ladung Bezug habenden Schiffspapieren der falsche Bestimmungsort nur deshalb eingetragen worden sei, um dadurch der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Das zur Verhandlung stehende Schiff habe den Bereich der seerechtlichen Befugnisse Japans durchquert, um nach Wladiwostok zu gelangen. Wenn es dabei in die Schiffspapiere, welche zur Entscheidung über die Konterbandeeigenschaft seiner Ladung von der größten Bedeutung seien, einen falschen Bestimmungsort eingetragen habe, so hätten der Reeder und der Ladungseigentümer voraussehen müssen, daß das Schiff damit der japanischen Marine habe im höchsten Grade verdächtig werden und sich den größten Belästigungen aussetzen müssen. Niemand werde bei gesundem Menschenverstand, um kleinen Unbequemlichkeiten bei der Ausklarierung zu entgehen, sich eine so große Gefahr aufladen. Wenn dabei wirklich die Vorstellung einer Blockierung Wladiwostoks vorgelegen hätte, so wäre es ausreichend gewesen, diesen Gedanken aufrichtig in den genannten Papieren zu verzeichnen.

Der in dieser Sache ausgeführte Betrug sei demnach ein schweres Vergehen, für das sich keinerlei Entschuldigung finden lasse, und es sei durchaus zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz auf Grund dieses schweren Vergehens auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes erkannt habe.

Die Berufung sei daher als unbegründet zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohlen und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast ganz aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die Kohlenladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers

ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus“, auch in diesem Falle angenommen werden, daß die in Frage stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus“-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden, und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

2. Das Völkerrecht erkennt an, daß Schiffe, wie das zur Verhandlung stehende, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können. [5]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Besonders ist es billig im vorliegenden Falle, wo die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist, wo der Reeder dem Kapitän Order gegeben hat, nach Wladiwostok zu fahren, während das Privatschiffsjournal und andere Schiffspapiere einen gefälschten Bestimmungsort enthalten, wo also das Schiff sich des Transports von Konterbande unter Anwendung betrügerischer Mittel schuldig gemacht hat.

Da schon nach dem in den Punkten 1 und 2 Gesagten die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs unfraglich gerechtfertigt ist, so liegt kein Bedürfnis vor, auf die einzelnen Punkte der Berufung noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 8. August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pyman Watson Steamship Company Ltd., England, Wales, Cardiff, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Harberton“, William Duncombe.

[5]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Shigefuji Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi Nr. 33.

In der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Dampfers „Harberton" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der auf dem englischen Dampfer „Harberton" verladenen etwa 4900 Tons Steinkohlen erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehende Ladung von etwa 4900 Tons doppeltgesiebter Cardiffkohle (zur Zeit des Ladens in Cardiff waren etwa 5000 Tons vorhanden, von denen jedoch für die Reise des Dampfers „Harberton" 100 Tons verbraucht worden sind, so daß zurzeit etwa 4900 Tons übrig sind) ist von dem Reklamanten als Absender auf dem am 11. November 1904 von der Firma Mann, George & Co. in London gecharterten englischen Dampfer „Harberton" verladen worden, um nach Wladiwostok befördert zu werden. Der Dampfer ist am 30. November d. J. von Cardiff in England abgereist und über Malta, Port Said, Colombo und Hongkong auf der Reise nach Wladiwostok am 1. März 1905 bis nach der Straße von Etorup gelangt, von wo er jedoch wegen Schneesturms wieder nach Süden abwenden mußte. Am 3. März passierte er zum zweiten Male die Straße und gelangte in das Ochotskische Meer, wo er jedoch am 4. in Treibeis geriet und nicht weiter fahren konnte. Er änderte daher notgedrungen seinen Kurs und fuhr wieder in die Straße Etorup zurück. Als er aufs neue nach Wladiwostok zu fahren versuchte, wurde er am 18. März 1905 auf 45° 13' n. Br. und 149° 6' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Akitsushima" mit seiner Ladung beschlagnahmt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Akitsushima", Kapitänleutnants Takakura Shoji, die Vernehmungsprotokolle des genannten Offiziers, des Kapitäns der „Harberton" William Duncombe, des ersten Offiziers Daniel Burns, des ersten Maschinisten William Thompson Brown, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag und das Konnossement.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant und Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Ladung sei ein neutraler Staatsangehöriger. Er habe die Steinkohle nach einem nicht blockierten Hafen einer der kriegführenden Mächte befördern wollen. Dies sei, da man Kohle als eine zu allgemeinem Gebrauch dienende Ware anzusehen habe, nichts Unrechtmäßiges. Kohle sei nur, wenn sie der feindlichen Kriegsmacht geliefert werden solle,

nicht aber schon an und für sich Konterbande. Es liege aber keinerlei Beweis dafür vor, daß der Reklamant beabsichtigt habe, die Kohle der feindlichen Kriegsmacht zu liefern.

Zudem sei Wladiwostok zu der Zeit nicht unter Blockade gewesen, und, wenn es auch ein echter Kriegshafen sei, so verlören darum Neutrale nicht das Recht, Güter wie die zur Verhandlung stehende Ladung, die Handelszwecken dienten, einzuführen. Das Völkerrecht erkenne nur ein Mittel an, dessen sich ein kriegführender Staat bedienen dürfe, um den neutralen Einfuhrhandel zu unterbrechen, nämlich die Blockade. Obwohl nun Japan seit Januar dieses Jahres in der Lage gewesen sei, Wladiwostok zu blockieren, habe es doch keine Blockade erklärt. Damit habe es stillschweigend anerkannt, daß Wladiwostok noch für den neutralen Handelsverkehr offen sei. Daß Japan so, ohne eine Blockade erklärt zu haben, den neutralen Handel tatsächlich blockiere, heiße nichts anderes, als die neutralen Schiffe in eine Falle locken. Da ferner Wladiwostok im Winter der einzige Hafen in Ostsibirien und neben einem Kriegshafen auch ein Handelshafen sei, so könne, wenn Wladiwostok auch vorzugsweise von Truppen innegehabt werde, Steinkohle, die dorthin befördert werde, nicht ohne weiteres als der feindlichen Streitmacht zu liefernde Kohle betrachtet werden.

Daß in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort verzeichnet sei, komme daher, daß das Schiff von Cardiff bis Hongkong 10 Wochen brauche und daß der Landungseigentümer und Absender mit Rücksicht auf ungewöhnliche Ereignisse während der Reise und in Erwartung einer Blockadeerklärung es für vorteilhaft gehalten hätten, mit Bezug auf die Ladung noch keine definitive Entscheidung zu treffen. Als dann nach Ankunft des Schiffes in Hongkong es sich erwiesen habe, daß noch keine Blockade über Wladiwostok verhängt gewesen sei, hätten sie Order gegeben, nach dort weiter zu fahren. Wenn die Ladungseigentümer von vornherein erklärt hätten, die Ladung sei für Wladiwostok bestimmt, und wenn dieser Hafen nachher unter Blockade gestellt worden wäre, so hätten sie durch Änderung des Bestimmungsorts große Unbequemlichkeit und Verluste haben müssen. Auch hätte der Dampfer, wenn von Anfang an Wladiwostok als Bestimmungsort erklärt worden sei, in Cardiff und in Häfen auf seiner Reise seitens der englischen Behörden allerhand Hindernisse erfahren müssen.

Aus diesen Gründen werde eine Entscheidung auf Freigabe der zur Verhandlung stehenden Ladung beantragt.

Der Vertreter der Reklamation ist auf die dem Verfahren entsprechende Ladung, ohne irgendwelche Mitteilung zu machen, nicht erschienen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptstützpunkt für seine Marine ist. Seit dem Kriege mit Japan hat die russische Regierung diesen Platz zu einem Hauptetappenort gemacht und ist bestrebt, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr hat dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohlen oder dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig ist, nach Wladiwostok befördert werden, so muß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern waren. Besonders kann es bezüglich der zur Verhandlung stehenden Ladung, welche aus ausgewählter Cardiffkohle besteht, wie sie im Osten ausschließlich zum Gebrauch auf Kriegsschiffen dient, nicht bezweifelt werden, daß sie wirklich für den Kriegsgebrauch bestimmt war. Sie ist daher mit Recht als Konterbande anzusehen.[1])

Der Reklamant führt aus, daß

> das Völkerrecht nur ein Mittel anerkenne, dessen sich ein kriegführender Staat bedienen dürfe, um den neutralen Einfuhrhandel zu unterbrechen, nämlich die Blockade. Daß Japan, ohne eine Blockade erklärt zu haben, den neutralen Handel nach Wladiwostok tatsächlich blockiere, heiße nichts anderes, als die neutralen Schiffe in eine Falle locken.

Da aber die Beschlagnahme des Dampfers „Harberton“ durch ein japanisches Kriegsschiff geschehen ist, weil es Kriegskonterbande beförderte, so liegt darin keine Unterbrechung des berechtigten neutralen Einfuhrhandels nach Wladiwostok, und es ist völkerrechtlich in Theorie und Praxis anerkannt, daß ein kriegführender Staat, auch wo keine Blockade erklärt ist, Schiffe, welche Konterbande führen, aufbringen kann.

Demnach ist die zur Verhandlung stehende Ladung als Konterbande, welche auf der Reise nach Wladiwostok begriffen war, anzusehen. Die Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 sowie die Theorie und Praxis des Völkerrechts erkennen aber an, daß Konterbande, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden kann.[2])

Da aus diesen Gründen die zur Verhandlung stehende Ladung einzuziehen ist, so erübrigt es sich, die anderen Punkte des Vertreters der Reklamation noch besonders zu erörtern.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 7. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka K o b a y a s h i Y o s h i o.

(Unterschriften.)

---

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

Reklamant: Pyman Watson Steamship Company Ltd. in England, Wales, Cardiff, vertreten durch den Kapitän des englischen Dampfers „Harberton", William Duncombe.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Shigefuje Tsurutaro, Nagasaki, Hikijimachi Nr. 33.

Am 7. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend die Ladung des am 18. März 1905 auf 45° 13' n. B. und 149° 6' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Akitsushima" aufgebrachten englischen Dampfers „Harberton", welche aus ungefähr 4900 Tons Kohlen besteht, ein Urteil erlassen, in welchem auf Einziehung dieser Ladung erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat William Duncombe, der Vertreter des Reklamanten, Pyman Watson Steamship Company, durch den Rechtsanwalt Shigefuji Tsurutaro als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Shigefuji Tsurutaro, und deren Gründe sind folgende:

Der Reklamant und Eigentümer der zur Verhandlung stehenden Ladung sei ein neutraler Staatsangehöriger. Er habe die Steinkohle nach einem nicht blockierten Hafen einer der kriegführenden Mächte befördern wollen. Dies sei, da man Kohle als eine zu allgemeinem Gebrauch dienende Ware betrachten müsse, nichts unrechtmäßiges. Kohle sei nur, wenn sie der feindlichen Kriegsmacht geliefert werden solle, nicht aber schon an und für sich Konterbande. Es liege aber keinerlei Beweis dafür vor, daß der Reklamant beabsichtigt gehabt habe, die Kohle der feindlichen Kriegsmacht zu liefern. Zudem sei Wladiwostok zu der Zeit nicht unter Blockade gewesen und, wenn es auch ein echter Kriegshafen sei, so verlören darum Neutrale nicht das Recht, die zur Verhandlung stehende Ladung, die Handelszwecken diene, einzuführen. Das Völkerrecht erkenne nur ein Mittel an, dessen sich ein kriegführender Staat bedienen dürfe, um den neutralen Einfuhrhandel zu unterbrechen, nämlich die Blockade. Obwohl nun Japan seit Januar dieses Jahres in der Lage gewesen sei, Wladiwostok zu blockieren, habe es doch keine Blockade erklärt. Damit habe es stillschweigend anerkannt, daß Wladiwostok noch für den neutralen Handelshafen offen sei. Daß Japan so, ohne eine Blockade erklärt zu haben, den neutralen Handel tatsächlich blockiere, heiße nichts anderes, als die neutralen Schiffe in eine Falle locken. Da ferner Wladiwostok im Winter der einzige Hafen in Ostsibirien und neben einem Kriegshafen auch ein Handelshafen sei, so könne, wenn Wladiwostok auch vorzugsweise von Truppen innegehabt

werde, Steinkohle, die dorthin befördert werde, nicht ohne weiteres als der feindlichen Streitmacht zu liefernde Kohle bezeichnet werden.

Daß in den Schiffspapieren Wladiwostok nicht als Bestimmungsort verzeichnet sei, komme daher, daß das Schiff von Cardiff bis Hongkong 10 Wochen brauche und daß die Ladungseigentümer und Absender mit Rücksicht auf ungewöhnliche Ereignisse während der Reise und auf eine Blockadeerklärung es für vorteilhaft gehalten hätten, mit Bezug auf die Ladung noch keine definitive Entscheidung zu treffen. Als dann nach Ankunft des Schiffs in Hongkong es sich erwiesen habe, daß noch keine Blockade über Wladiwostok verhängt gewesen sei, hätten sie Order gegeben, nach dort weiter zu fahren. Wenn die Ladungseigentümer von vornherein erklärt hätten, die Ladung sei für Wladiwostok bestimmt, und wenn dieser Hafen nachher unter Blockade gestellt worden wäre, so hätten sie durch Änderung des Bestimmungsortes große Unbequemlichkeit und Verluste haben müssen. Auch hätte der Dampfer, wenn von Anfang an Wladiwostok als Bestimmungsort erklärt worden sei, in Cardiff und Häfen auf seiner Reise seitens der englischen Behörden allerhand Hindernisse erfahren müssen.

Das Urteil erster Instanz behaupte:

> Es sei bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen im Osten und zurzeit der Hauptsammelplatz für seine Marine sei. Seit dem Kriege mit Japan habe die russische Regierung diesen Platz zu einem Etappenort gemacht, und sie sei mit allen Kräften bemüht, dort große Kriegsvorräte anzuhäufen. Der gewöhnliche Handelsverkehr habe dort fast gänzlich aufgehört. Wenn daher Kohle und dergleichen Güter, deren Konterbandeeigenschaft von besonderen Umständen abhängig sei, nach Wladiwostok befördert würden, so müsse, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden, daß dieselben für den Kriegsgebrauch zu liefern gewesen seien.

Das müsse als eine unzutreffende Darstellung der Verhältnisse bezeichnet werden. Denn wenn Wladiwostok auch ein russischer Kriegshafen sei, so sei es doch zu gleicher Zeit auch ein Handelshafen, der für den neutralen Einfuhrhandel nicht gesperrt sei. Was daher relative Konterbandegüter, wie die zur Verhandlung stehenden, angehe, die als Konterbande nur in dem Falle zu betrachten seien, wenn sie für den Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine bestimmt seien, so könne man lediglich daraus, daß sie nach einem feindlichen Kriegshafen gingen, nicht sogleich schließen, daß sie der feindlichen Armee oder Marine geliefert werden sollten. Wie auch, wenn der Bestimmungsort nicht ein Kriegshafen sei, die Frage, ob die Güter für die Armee oder die Marine bestimmt seien, nach den besonderen Umständen des Falls betrachtet

würden und Fälle möglich seien, wo sie als Konterbande anzusehen seien, so sei es auf der anderen Seite ein Fehler, wenn der Bestimmungshafen ein Kriegshafen sei, einfach obenhin anzunehmen, daß die Güter für die feindliche Armee oder Marine zu liefern seien.

Es sei unrechtmäßig, daß das Urteil erster Instanz die Konterbandeeigenschaft der zur Verhandlung stehenden Ladung einfach danach bestimmt habe, daß Wladiwostok ein russischer Kriegshafen sei, ohne den Tatbestand über die Frage, ob die Güter an die russische Armee oder Marine bestimmt gewesen seien, im geringsten klarzustellen.

Außerdem gehe die Tatsache, daß der gewöhnliche Handelsverkehr in Wladiwostok zu der fraglichen Zeit nicht aufgehört habe, aus Folgendem ganz offenbar hervor: Die „Wilhelmina" und viele andere neutrale Schiffe seien mit Steinkohlen, Petroleum und sonstiger verschiedener Ladung nach dort gefahren, und Firmen wie Hermann Kobritz und viele andere hätten dort wie früher ihr Handelsgewerbe betrieben.

Wenn daher Cardiffkohle, die auch außer zum Kriegsgebrauch Verwendung finde, nach Wladiwostok befördert werde, welches ein Kriegshafen sei, in dem zugleich gewöhnlicher Handelsverkehr stattfinde, so müsse nach der Präcedenzentscheidung in dem „Neptunus"-Fall angenommen werden, daß die Ladung nach dem Handelshafen und zum Friedensgebrauch bestimmt sei. Das Urteil erster Instanz behaupte dagegen, daß, mangels klaren Gegenbeweises, angenommen werden müsse, sie sollte für den Kriegsgebrauch geliefert werden, und drehe so die Beweislast um.

Wenn nun so Wladiwostok als Handelshafen anzusehen sei, und es auf der anderen Seite nicht bewiesen sei, daß die Ladung an die feindliche Streitmacht hätte abgeliefert werden sollen, so müsse die Ladung als Nichtkonterbande unter neutraler Flagge freigegeben werden.

Es werde daher Aufhebung des Urteils erster Instanz in allen Punkten und Erlaß einer Entscheidung auf Freilassung der auf dem englischen Dampfer „Harberton" verladenen etwa 4900 Tons Kohlen beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, sind folgende:

Die zur Verhandlung stehende Ladung sei doppelt gesiebte Cardiffkohle, welche im Osten nur bei der Kriegsmarine zur Verwendung komme. Ihr Bestimmungsort sei Wladiwostok, zurzeit der Hauptstützpunkt der russischen Flotte. Danach sei es offenbar, daß die Ladung der feindlichen Marine hätte geliefert werden sollen. Wenn daher das Urteil erster Instanz dies angenommen habe, so sei die Behauptung des Reklamanten, es habe die Verhältnisse unzutreffend dargestellt, völlig unbegründet. Es liege bei Beurteilung der Frage, ob die Ladung Konterbande sei oder nicht, kein Bedürfnis vor, zu entscheiden, ob der ge-

wöhnliche Handelsverkehr ihres Bestimmungsorts Wladiwostok seit dem Kriege mit Japan aufgehört habe oder nicht. Da, wie bereits gesagt, eine Ladung wie die zur Verhandlung stehende im Osten nur auf Kriegsschiffen zur Verwendung komme und der genannte Hafen ein russischer Marinestützpunkt sei, welcher von einem Stocken des gewöhnlichen Handelsverkehrs nicht berührt werde, so könne man gar nicht zu einer anderen Annahme kommen, als daß die Ladung für die Marine habe geliefert werden sollen. Kurz, die Behauptung des Reklamanten, der gewöhnliche Handelsverkehr in Wladiwostok habe seit der Eröffnung des Krieges nicht aufgehört, stehe zu der Frage, ob die zur Verhandlung stehende Ladung Konterbande sei oder nicht, in keinerlei Beziehung.

Es müsse daher auf Verwerfung der Berufung entschieden werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Es ist bekannt, daß Wladiwostok Rußlands wichtigster Kriegshafen ist. Seit dem Krieg mit Japan hat Rußland es zum Stützpunkt für seine Kriegsflotte und Hauptetappenort gemacht. Es hat dort in ausgedehntem Maße Waffen, Lebensmittel, Kohle und sonstige Kriegsbedarfsartikel aufgespeichert. Der gewöhnliche Handelsverkehr nach dorthin hat fast gänzlich aufgehört. Es ist daher durchaus begründet, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die nach diesem Hafen bestimmten Steinkohlen für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollten und daher Kriegskonterbande seien. Dies um so mehr, als die zur Verhandlung stehende Kohlenladung ausgewählte Cardiffkohle ist und die Preise für solche im Osten so außerordentlich hoch sind, daß außer für den Gebrauch auf Kriegsschiffen zur Kriegszeit keine Nachfrage dafür vorhanden und es somit unzweifelhaft ist, daß die Kohle für den russischen Kriegsgebrauch geliefert werden sollte.

Der Reklamant sagt, es müsse nach Art der Präcedenzentscheidung, betreffend den „Neptunus" auch in diesem Falle angenommen werden, daß die zur Verhandlung stehende Ladung für friedliche Zwecke bestimmt gewesen sei. Aber die Ladung im „Neptunus"-Fall und die des vorliegenden Falles sind ihrer Art nach von Grund aus verschieden und auch die Verhältnisse der Bestimmungsorte sind ganz andere. Es ist daher unfraglich, daß jener Fall nicht als Präcedenz auf den vorliegenden angewandt werden kann.

Demnach sind die Ausführungen des Reklamanten sämtlich unbegründet, und es wird, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im August 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der in Tsingtau in China ansässige deutsche Kaufmann Jürgen Block.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Regierungsbezirk Nagasaki, Nagasaki, Togiyamachi 41.

In der Prisensache, betreffend den deutschen Dampfer „Industrie“, wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Der Dampfer „Industrie“ wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Industrie“ ist Eigentum des Reklamanten, hat den Heimatshafen Hamburg, führt die deutsche Flagge und ist ein Bergungs- und Schleppdampfer. Am 8. Februar des Jahres 1905 wurde der Dampfer in Shanghai von dem in Tschifu ansässigen Zeitungseigentümer, dem Amerikaner R. R. Mac Dermid für eine monatliche Summe von 1500 Shanghai-Taels als Zeitungskorrespondenzboot für drei Monate gemietet und der deutsche Reichsangehörige Adolf Bannier mit einem Gehalt von $ 400 monatlich als Zeitungskorrespondent auf denselben gesetzt.

Am 19. desselben Monats fuhr der Dampfer von Shanghai ab mit der Aufgabe, unter Leitung Banniers die Bewegungen der japanischen Flotte auszuspüren und dieselben durch Vermittlung von Mac Dermid an die russische Regierung zu berichten. Am 3. März war der Dampfer bereits über Saddle Islands bis zu einem Punkte 40 Seemeilen südwestlich von Tsushima gelangt, kehrte aber am 13. desselben Monats wieder nach Shanghai zurück, von wo er am 15. wieder abfuhr. Am 23. war er bei North Seen Island, Korea, angelangt und ging, nachdem er bis zum 27. Quelpart Island, Anderson Island und die benachbarten Gewässer rekognosziert hatte, bei Anbruch dieses Tages noch weiter vor, wo er einem Punkte 5 Seemeilen östlich von der Insel Katok die Konzentration unserer Flotte beobachtete. Er stellte die Typen und Namen der Schiffe fest und fuhr mit der Absicht, dies an Mac Dermid zu telegraphieren, nach Fusan ab. Zu dieser Zeit, um 3 Uhr nachmittags desselben Tages, wurde der Dampfer, unter dem Verdacht, im Interesse des Feindes zu spionieren und demselben Nachrichten zu liefern, 2 Seemeilen südlich von der Insel Katok von dem japanischen Kriegsschiff „Kasuga“ aufgebracht.

Diese Tatsachen gehen klar hervor aus der Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Kasuga“, Kapitänleutnants Oimikado Shigetaka, dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns der „Industrie“, Udden, des ersten Offiziers Sjöstedt und des

Korrespondenten Bannier sowie aus dem Schiffszertifikat, der Schiffsverkaufsurkunde und dem Schiffsjournal des Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der Staatsanwalt behaupte, der Dampfer sei von Mac Dermid, dem Eigentümer der von der russischen Regierung unterstützten, in Tschifu erscheinenden „Chefoo Daily News“ gechartert, um unter Leitung des als Korrespondenten engagierten Bannier nach dem Sammelplatz unserer Flotte zu fahren und im Interesse des Feindes zu spionieren und demselben Meldungen zu machen.

1. Die Behauptung, daß die „Daily News“ ein Blatt sei, welches mit Unterstützung der russischen Regierung herausgegeben würde, sei grundlos und könne nicht anerkannt werden.

2. Der Korrespondent Bannier sei nur ein von Mac Dermid für einige Zeit engagierter gewöhnlicher Kriegskorrespondent, der die Aufgabe gehabt hätte, die Bewegungen der Flotten, sowohl Japans als Rußlands, ohne irgendwelche Parteinahme zu beobachten, und er sei kein russischer Spion, welcher im Interesse des Feindes die Bewegungen der japanischen Flotte habe ausforschen sollen.

3. Der Reklamant und Eigentümer des Dampfers habe denselben nicht mit der Absicht, daß er zum Vorteil Rußlands kundschaften solle, verchartert, und ebenso sei auch die Behauptung des Staatsanwalts, daß zwischen dem Reklamanten und dem russischen Generalmajor Dessino ein Verkaufsvertrag über den Dampfer abgeschlossen gewesen sei, völlig grundlos, wie aus der Korrespondenz des Reklamanten mit Mac Dermid seit dem 13. Januar und einem Brief der Kawasaki Dockyard Co. in Kobe vom 24. März ersichtlich sei.

4. Die Tätigkeit journalistischer Korrespondenz geschehe im öffentlichen Interesse und sei keine Verletzung der Neutralität.

5. Neutrale Schiffe könnten nicht eingezogen werden, wenn sie nicht Kriegskonterbande führten oder als Blockadebrecher handelten. Wenn es sich darum handele, ein Schiff einzuziehen, welches im Interesse des Feindes tätig sei, so müsse eine derartige Handlung bereits ausgeführt worden sein, und es müsse klarer Beweis hierfür vorliegen. In dem gegenwärtigen Falle fehle es aber an einem solchen Beweise.

Daher müsse der zur Verhandlung stehende Dampfer als ein harmloses Schiff eines neutralen Landes freigegeben werden.

Der Staatsanwalt ist im wesentlichen der Ansicht, daß das zur Verhandlung stehende Dampfschiff nur zum Schein als ein gewöhnliches Korrespondenzboot aufgeputzt, in Wirklichkeit aber laut einem geheimen Abkommen zwischen Mac Dermid und der russischen Regierung dazu bestimmt gewesen sei, die Bewegungen unserer Flotte auszukundschaften und dem Feinde zu melden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Es ist als allgemein anerkannte völkerrechtliche Regel zu bezeichnen, daß ein Neutraler, welcher im Interesse der einen kriegführenden Macht die Kriegslage betreffende Geheimnisse der andern Macht ausforscht und der ersteren mitteilt, sich eines Neutralitätsbruches schuldig macht, und daß ein hierzu benutztes Schiff der Strafe der Einziehung verfällt. [1]) Der Prozeßvertreter behauptet freilich, der fragliche Dampfer sei nur Preßboot der „Chefoo Daily News" gewesen, welche keine Unterstützung seitens der russischen Regierung erfahre, und er sei lediglich zur unparteiischen Mitteilung der Bewegungen der Flotten beider Kriegführenden bestimmt gewesen; dem steht aber entgegen, daß die „Chefoo Daily News", welche kurz nach Beginn des japanisch-russischen Krieges zuerst herauskam und ein kleines Blatt ist, aus eigenen Mitteln ein eigenes Preßboot zu entsenden nicht imstande sein würde, daß es beständig für Rußland gewesen ist und auch besonders für Japan ungünstige Artikel publiziert hat.

In dem Protokoll der dritten Vernehmung Banniers findet sich folgende Frage des mit dem Fall beauftragten Richters: „Halten Sie es für wahr, daß die „Chefoo Daily News" ein Organ der russischen Regierung ist oder nicht?" Darauf antwortete Bannier: „Davon habe ich bis jetzt nichts gewußt, aber wo ich jetzt höre, daß es eine so kleine Zeitung ist, ist es wohl möglich, daß die Zeitung russische Unterstützung erhält. Ich kann Ihre Frage bezüglich dieser Tatsache nicht dahin beantworten, daß die Zeitung eine Unterstützung nicht erhält." Auf eine andere Frage antwortete er: „Ich glaube, daß meine Nachrichten an die russischen Konsuln in Tschifu und Shanghai und von dort an die russische Regierung geschickt worden wären. Aber zur Zeit meiner Abreise von Shanghai wußte ich das nicht und beabsichtigte, alles, was ich von der japanischen und der russischen Flotte sehen würde, zu berichten. Ich bin der Ansicht, daß meine Nachrichten alle der russischen Regierung nützlich gewesen wären." Die Aussage des Kapitäns Udden stimmt hiermit im großen und ganzen überein.

Hieraus und aus der Tatsache, daß zu dieser Zeit in den östlichen Gewässern auch nicht ein einziges russisches Kriegsschiff zu sehen war, muß geschlossen werden, daß die russische Regierung unter Ausnutzung der neutralen Nationalität der „Chefoo Daily News" dieser eine Subvention gab und sie unter dem Gewande eines Kriegskorrespondenten unsere Kriegsgeheimnisse erforschen und berichten zu lassen vorhatte, und daß auch der Reklamant von dieser Tatsache Kenntnis hatte.

Es wird demnach mit der Begründung, daß das zur Verhandlung stehende Schiff als ein solches betrachtet werden muß, welches die

---

[1]) V. § 47.

Aufgabe hatte, die Bewegungen der japanischen Kriegsflotte im Interesse des Feindes auszukundschaften und hierüber Meldung zu machen, für rechtens erkannt, daß dasselbe einzuziehen ist.

Es ist überflüssig, die übrigen Punkte der Verteidigung des Reklamanten zu erörtern.

Es wird demnach wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet im Prisengericht zu Sasebo, im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro am 13. Juli 1905.

(Unterschriften.)

Reklamant: Der deutsche Reichsangehörige Jürgen Block in Tsingtau, China.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 13. Juli 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den deutschen Dampfer „Industrie", welcher am 28. März 1905 bei der koreanischen Insel Katok von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Kasuga" aufgebracht wurde, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Industrie" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant Jürgen Block durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungsgründe des Vertreters der Reklamation Ishibashi Tomokichi sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe des Dampfers „Industrie" beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Im Urteil erster Instanz sei ausgeführt, daß die „Chefoo Daily News" eine kleine, erst kürzlich gegründete Zeitung sei, daß dieselbe nicht in der Lage gewesen sein könne, selbständig ein Nachrichtenboot zu entsenden, und daß sie gewohnheitsmäßig für Rußland schreibe. Aus diesen drei Gründen müsse es als feststehende Tatsache erachtet werden, daß das zur Verhandlung stehende Schiff im Dienste des Redakteurs der mit russischer Unterstützung herausgegebenen „Chefoo Daily News" Mac Dermid und unter Führung des Korrespondenten Bannier die Bestimmung gehabt habe, im Interesse Rußlands die Basis der japanischen Flotte auszukundschaften und der russischen Regierung darüber Nachrichten zukommen zu lassen.

Die angeführten drei Gründe seien jedoch völlig willkürlich zurechtgemachte Gründe, für die es in den Akten des vorliegenden Falles an jeder Grundlage fehle. Das Urteil erster Instanz erkläre diese drei Gründe für feststehende Tatsachen, entziehe sich indes der Beweispflicht für dieselben. Der Reklamant bestreite, daß die genannten Tatsachen feststünden, und das Urteil erster Instanz gründe sich auf der Annahme eines unzutreffenden Tatbestandes.

2. Als Material für die Feststellung der im vorigen Absatz erwähnten Tatsachen habe das Urteil erster Instanz die Aussage B a n n i e r s und die damit annähernd übereinstimmende Aussage des Kapitäns U d d e n angezogen, wie sie sich aus dem Vernehmungsprotokoll ergäben. Den Aussagen beider Personen könne jedoch als Material für die Feststellung der fraglichen Tatsachen nicht der geringste Wert beigemessen werden. Bei dem Verhör vor dem mit dem Fall beauftragten Rat habe B a n n i e r ausgesagt,

> bisher habe er es nicht gewußt, aber nach dem, was ihm mitgeteilt worden sei, könne es wohl möglich sein, daß usw.

und U d d e n habe erklärt,

> er habe sich bei B l o c k s Verhalten nichts weiter gedacht; aber nachdem er an Gerichtsstelle, bei dem Verhöre, die näheren Umstände erfahren habe, könnte es wohl sein, daß usw.

Diese beiden Personen hätten somit hinsichtlich der fraglichen Tatsachen ihre völlige Unwissenheit versichert und auf die Auseinandersetzungen und irreführenden Fragen des Prisenrats lediglich die Möglichkeit der fraglichen Tatsachen bekundet. Sie hätten beide ausdrücklich gesagt, sie wüßten nichts darüber, und es seien Sachen, die ihnen nicht von selbst in den Kopf gekommen wären. Infolgedessen sei es vollkommen haltlos, diese Aussagen als Material für eine Entscheidung hinsichtlich des Bestehens der fraglichen Tatsachen zu verwenden.

3. Der Reklamant habe den zur Verhandlung stehenden Dampfer vom 17. Februar d. Jahres an auf die Dauer von zwei und einem halben Monat versichert gehabt und der Versicherungsvertrag habe die Klauseln enthalten, daß die Versicherung nicht Platz greife auf die Schiffahrt nördlich von Otaru, südlich von den Philippinen oder östlich von Yezo; daß auch die Fahrt nicht über Moji hinausgehen solle, und daß die Hälfte der Versicherungsprämie zurückgezahlt werden solle, falls der Dampfer innerhalb eines Monats, von dem oben erwähnten Datum an gerechnet, verkauft werden solle. Sodann sei in dem Chartervertrag zwischen dem Reklamanten und M a c D e r m i d der Fall vorgesehen, daß der Dampfer in Seenot Beistand erhielte, und es seien in dieser Hinsicht besondere Abmachungen getroffen worden. Weiter ergebe ein Brief von M a c D e r m i d an B a n n i e r, daß das Schiff in Moji oder

einem andern japanischen Hafen möglicherweise von einem eventuellen Käufer besichtigt werden würde. Als Ghartergeld seien ursprünglich für drei Monate 7000 Taels festgesetzt gewesen; nachträglich sei diese Summe jedoch auf monatlich 1500 Taels herabgesetzt worden. Schließlich sei es Tatsache, daß Verhandlungen mit der Kawasaki Dockyard Company über den Verkauf des Schiffes geschwebt hätten und daß dem Reklamanten, als zu erwarten gestanden habe, daß der größte Teil seiner Bedingungen angenommen werden würde und er bereits dem Abschluß des Kaufvertrages entgegensah, Mac Dermid dazwischen gekommen sei. Er, der Reklamant, habe sich bestimmt in dem Glauben befunden, daß die „Industrie" am 24. Februar ds. Jahres nach Moji abgegangen sei; andernfalls würde er sie haben nach Süden gehen lassen, da, wie er damals erfahren habe, ein Schiff bei den Pescadores und ein französischer Kreuzer in der Siam-Bay gewesen seien, mit deren Bergung er viel Geld hätte verdienen können. Als Beweis für seine Absicht, den Dampfer nach Süden zu senden und für die anderen angeführten Tatsachen habe er in dem erstinstanzlichen Verfahren Schriftstücke vorgelegt. Durch diese Beweisurkunden werde hinreichend dargetan, daß der Dampfer, weit entfernt davon, für die Russen Spionendienste leisten zu sollen, wirklich als Zeitungskorrespondentenboot verchartert worden sei. Durch das Protokoll der eidlichen Vernehmung des Mac Dermid aber werde hinreichend bewiesen, daß der Genannte von mehreren amerikanischen Zeitungen mit der Kriegsberichterstattung beauftragt worden sei und aus dieser Tätigkeit gute Einnahmen und Barmittel zur Verfügung gehabt habe, und daß eine böse Absicht, Japan zu schaden, seinerseits nicht vorgelegen habe. Da infolgedessen kein Grund für die Annahme vorhanden sei, daß der Genannte von Rußland unterstützt werde und die Sache dieser Macht vertrete, so müßten die von der ersten Instanz als irrtümlich erwiesen angenommenen Tatsachen als irrtümlich angesehen werden.

Die Hauptpunkte der Erwiderung der Staatsanwälte des Prisengerichts zu Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro und Mizukami Chojiro, sind folgende:

1. Durch die Aussage des Kapitäns sei einerseits erwiesen, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer „Industrie" am 3. März dieses Jahres etwa 40 Seemeilen südlich von Tsushima gekreuzt habe, am 13. März nach Shanghai zurückgekehrt und am 15. wieder in See gegangen sei, am 23. die koreanischen North Seen Islands passiert und danach bis zum 27. morgens die Gewässer bei Quelpart Island und Anderson Island rekognosziert habe. Betrachte man andererseits die in dem dritten Vernehmungsprotokoll aufgezeichneten Aussagen des Adolf Bannier, der als Zeitungskorrespondent mit der Befugnis an Bord gewesen sei, den Kurs des Schiffes zu bestimmen, nämlich

folgende Aussagen: „es sei möglich, daß die „Daily News", eine kleine Zeitung, von der russischen Regierung unterstützt würde etc."; „er glaube, daß seine Berichte den russischen Konsulaten in Tschifu oder Shanghai und von dort der russischen Regierung mitgeteilt würden"; und schließlich, „er nehme an, daß seine Meldungen im allgemeinen wichtige Dinge für die russische Regierung enthielten etc.", so ergebe sich die unabweisbare Tatsache, daß es sich nicht um bloße Zeitungsnachrichten gehandelt habe, sondern daß die Absicht bestanden habe, im Interesse der russischen Regierung die Bewegungen der japanischen Flotte auszukundschaften und die Beobachtungen den Russen mitzuteilen.

2. Überall in der Welt würden zu Kriegszeiten Dinge wie die Basis der Hauptflotte und Schiffsbewegungen seitens der kriegführenden Parteien als militärische Geheimnisse behandelt. Schon wenn derartige Dinge, die gewöhnlichen Menschen unbekannt blieben, durch bloßen Zufall zur Kenntnis von Neutralen kämen, so hätten letztere die moralische Verpflichtung, dieselben nicht an die Öffentlichkeit zu bringen; um wieviel mehr, wenn sie ausdrücklich darauf ausgingen, derartige Dinge ausfindig zu machen. Wenn das zur Verhandlung stehende kleine Schiff von ungefähr 100 Tonnen Raumgehalt Wind und Wellen getrotzt und tagelang in den koreanischen Küstengewässern rekognosziert habe, so sei dies lediglich in der Absicht geschehen, den Verbleib der japanischen Flotte ausfindig zu machen; und es sei eine leere Ausrede, wenn Bannier behaupte, er habe über die japanische und russische Flotte in gleicher Weise Erkundigungen einziehen und Zeitungsmeldungen machen wollen, da sich tatsächlich zu jener Zeit kein einziges russisches Kriegsschiff in den östlichen Gewässern habe blicken lassen. Als diese Angaben nicht durchgeschlagen hätten, da habe er auf die Fragen des untersuchenden Richters geantwortet, „nach dem, was er nunmehr erfahren habe, könne es wohl so sein etc.", und „er glaube, daß es so sei." Da nun diese Aussagen mit den wahren Tatsachen übereinstimmten, so sei es durchaus nicht rechtswidrig, die Aussagen als Beweismaterial zu verwenden.

3. Was die Aussagen, betreffend die Seeversicherung und einen beabsichtigten Verkauf des Dampfers anlange, so seien sie als Beweismaterial dafür, daß das Schiff lediglich für die Zwecke der Zeitungsberichterstattung tätig gewesen sei, ohne Frage ganz ungenügend. Man habe sich in diesem Punkte an die Zeugenaussagen zu halten.

Die Aussage des Kapitäns des Schiffes, wie sie sich im Protokoll der vierten Vernehmung finde, laute, „er habe sich über Blocks Verhalten keine Gedanken gemacht, aber nachdem er an Gerichtsstelle, bei dem Verhöre, die näheren Umstände erfahren und die Sachlage recht betrachte, erscheine es ihm glaubhaft, daß die „Daily News"

ein Organ der russischen Regierung sei, daß die „Industrie" zwecks Verkaufs habe nach Wladiwostok gebracht werden sollen, und daß, falls sie auf der Fahrt dorthin aufgebracht werden sollte, von der russischen Regierung 85 000 Taels gezahlt werden sollten"; ferner, Block habe ihm ursprünglich allerdings Order gegeben, mit der „Industrie" als Zeitungskorrespondenzboot nach Japan zu gehen, es könne jedoch möglich sein, daß die Absicht bestanden habe, nach Wladiwostok zu gehen, falls das Schiff nicht etwa aufgebracht werden sollte; Block habe, um einer etwaigen Aufbringung vorzubeugen, die Schiffspapiere im voraus danach angefertigt gehabt".

Was den Zeugen Bannier angehe, so sei er, ausweislich des Protokolls der vierten Vernehmung, darüber befragt worden, ob Block mit dem General Dessino in Shanghai einen Vertrag abgeschlossen habe, wonach die „Industrie" für 135 000 Taels verkauft worden sei und der Kaufpreis nach Ankunft des Schiffes in Wladiwostok habe bezahlt werden sollen, und ob diesem Vertrag, im Hinblick darauf, daß das Schiff möglicherweise von der japanischen Flotte aufgebracht werden könnte, die Klausel beigefügt worden sei, daß im Falle einer derartigen Aufbringung von der russischen Regierung an Block 85 000 Taels gezahlt werden sollten. Auf diese Frage habe er geantwortet,

> da er mit diesen Dingen direkt nichts zu tun gehabt habe, so könne er zwar positiv nichts versichern, er glaube indessen, daß dies der wahre Sachverhalt sei. Vor der Abreise von Shanghai habe Block ihm bezüglich des Reiseziels der „Industrie" den Befehl gegeben, nach Wladiwostok zu fahren und ausdrücklich gesagt, sie müsse nach diesem Hafen gehen. Obwohl er, Bannier, dem Kapitän nichts davon gesagt habe, daß die Fahrt nach Wladiwostok gehen solle, seien bei der Abfahrt von Shanghai die Seekarten der Gewässer bei Wladiwostok an Bord gebracht worden, woraus sowohl er als auch der Kapitän geschlossen hätten, daß sie nach Wladiwostok fahren sollten; er nehme an, daß die Seekarten auf Befehl des Block an Bord gebracht worden seien.

Prüfe man diese Aussagen, so müsse man zu der Überzeugung kommen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der russischen Regierung angekauft gewesen sei und daß überdies zwischen dem Reeder Block und dem Zeitungsredakteur Mac Dermid und Genossen ein geheimes Abkommen bestanden habe, wonach sie, unter dem Deckmantel der Preßberichterstattung, militärische Geheimnisse der japanischen Flotte ausspionieren und dieselben nach Möglichkeit telegraphisch weitergehen lassen wollten. Das auf den angeführten Gründen beruhende Urteil

der ersten Instanz, das auf Einziehung des Dampfers laute, sei daher rechtlich zutreffend und die Berufung sei somit zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant behauptet, daß das zur Verhandlung stehende Schiff an den Herausgeber der „Chefoo Daily News", Mac Dermid, als Preßnachrichtenboot verchartert worden sei. Dieser Behauptung stehen jedoch die Tatsachen entgegen, daß das Schiff in der Korea-Straße gekreuzt und in der Nähe der Chin-Hai-Bay die japanische Flotte beobachtet hat; daß der Reeder vorgab, das Schiff solle nach Moji fahren, vor der Abreise jedoch anordnete, daß es nach Wladiwostok gehen solle, und zu diesem Behufe die für die Reise dorthin notwendigen Seekarten an Bord bringen ließ und schließlich, daß die „Chefoo Daily News" gewohnheitsmäßig die Sache Rußlands vertritt und gegen Japan gerichtete Artikel veröffentlicht.

Zudem hat der Korrespondent Bannier in der ersten Instanz auf die Frage, ob Block mit dem General Dessino in Shanghai einen Vertrag des Inhalts abgeschlossen habe, daß die „Industrie" für 135 000 Taels verkauft und der Kaufpreis nach Überführung des Schiffes nach Wladiwostok gezahlt werden solle, und ob dem Kaufvertrag im Hinblick darauf, daß das Schiff möglicherweise von der japanischen Flotte aufgebracht werden könnte, die Klausel beigefügt gewesen sei, daß im Falle einer derartigen Aufbringung von der russischen Regierung an Block 85 000 Taels gezahlt werden sollten, geantwortet, da er selbst direkt mit diesen Dingen nichts zu tun habe, so könne er nicht positiv angeben, daß dies der wahre Sachverhalt sei, er glaube indessen, daß es der wahre Sachverhalt sei. Als er weiter zur Sicherheit befragt wurde, ob er glaube, daß es Tatsache sei, daß die russische Regierung an Block 85 000 Taels ausgezahlt habe, und daß die „Daily News" ein Organ der russischen Regierung sei, oder ob er glaube, daß es nicht so sei, hat er geantwortet, er glaube, daß es Tatsache sei, und hat weiterhin gesagt, nachdem er soeben erfahren habe, daß die russische Regierung an Block 85 000 Taels gezahlt habe und daß die „Daily News" eine Zeitung sei, die von der russischen Regierung Subvention erhalte, glaube er, daß seine Meldungen an die russischen Konsulate in Tschifu oder Shanghai weitergegeben und von diesen Konsuln an die russische Regierung berichtet worden seien usw. Daher nehme er an, daß die von ihm gemeldeten Dinge für die russische Regierung im allgemeinen von Vorteil gewesen seien.

Hält man alles dies mit den damit im allgemeinen nahezu übereinstimmenden Aussagen des Schiffskapitäns zusammen, so muß man zu der Überzeugung gelangen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff an die russische Regierung verkauft war, und daß es zwecks Übergabe nach Wladiwostok fuhr, unterwegs jedoch unter dem Deckmantel

der Zeitungsberichterstattung versuchte, für die feindliche Regierung militärische Geheimnisse der Kaiserlichen Flotte zu erforschen.

Der Reklamant hat zwar behauptet, daß es rechtswidrig sei, die in der ersten Instanz gemachten Aussagen des Bannier und des Schiffskapitäns als Material für die Feststellung des Tatbestandes heranzuziehen, da diese Aussagen den Betreffenden lediglich durch die irreleitenden Fragen des mit dem Falle beauftragten Rats entlockt worden seien. Da jedoch das Verhör des beauftragten Rats den Erfolg gehabt hat, daß die Zeugen die Wahrheit ausgesagt haben, so ist es durchaus ordnungsgemäß, derartige Aussagen als Material für die Feststellung des Tatbestandes zu verwenden.

Der Reklamant hat schließlich zum Beweise, daß das zur Verhandlung stehende Schiff ein Zeitungsnachrichtenboot sei, eine Seeversicherungspolice, einen Chartervertrag und seine Korrespondenz mit Mac Dermid vorgelegt. Keine dieser Urkunden ist jedoch geeignetes Material, um die obige Feststellung des Tatbestandes hinfällig zu machen.

Vielmehr steht nach den obigen Ausführungen fest, daß das zur Verhandlung stehende Schiff darauf aus war, japanische Kriegsgeheimnisse zu erforschen,[2]) und daß es überdies, da es im Dienste des feindlichen Staats stand, ein feindliches Fahrzeug ist.[3])

Infolgedessen ist die Entscheidung erster Instanz, die auf Einziehung des Dampfers lautet, zu Recht gefällt.

Was die übrigen vom Reklamanten vorgebrachten Punkte anlangt, so erscheint es nicht notwendig, besonders auf sie einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Otto Walaas, wohnhaft zu Hitterö, Flekkefjord, Norwegen.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, wohnhaft zu Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

In der Prisensache, betreffend den norwegischen Dampfer „Henry Bolckow", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

---

[2]) V. §§ 40, 47. — [3]) V. § 6,1.

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des norwegischen Dampfers „Henry Bolckow" erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der Heimatshafen des Dampfers „Henry Bolckow" ist Tönsberg in Norwegen. Er ist ein Handelsschiff, welches berechtigt ist, vom 29. Oktober 1904 ab auf 6 Monate die norwegische Flagge zu führen. Der Reklamant hat als Kapitän des genannten Schiffes am 17. März 1905 etwa 18 190 Sack amerikanisches Mehl von dem Befrachter, der Firma Melchers & Co. in Shanghai, China, erhalten und verladen, um dieselben nach dem Hafen Korsakoff auf der Insel Sachalin, Rußland, zu befördern. Um den Bestimmungsort zu verheimlichen, gab der Dampfer dem Zollamt in Shanghai Hongkong als Reiseziel an und erhielt einen entsprechenden Ausklarierungsschein. Ferner ließ er von dem norwegischen Konsul in Shanghai die Musterrolle mit einem Ausklarierungsvermerk nach Hongkong versehen. Nachdem der Dampfer von der Firma Melchers & Co. den Auftrag erhalten hatte, die Ladung baldigst zu befördern und den Fahrweg östlich von Japan zu nehmen, brach er am 18. März etwa 1 Uhr nachmittags von Shanghai auf und schlug, ohne Hongkong anzulaufen, eine südöstliche Fahrtrichtung ein. Nachdem der Dampfer nördlich an den Okinoerabu-Inseln vorbeigefahren war, passierte er zwischen den Bonafiden-Inseln und den Rockwife-Felsen durch, setzte dann die Fahrt in nordöstlicher Richtung fort und gelangte Anfang April d. J. in die Nähe von Hokkaido. Nach wiederholten Versuchen, die Boussole-Straße, nordöstlich von der Insel Etorup, zu passieren, sah sich der Dampfer durch das Treibeis genötigt, nach Süden zu wenden, um durch die Etorup-Straße zu fahren. Auf dieser Fahrt wurde er am 7. April, nachmittags um 2 Uhr auf 45° 10' n. B. und 149° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Kumano Maru" gesichtet und aufgebracht, weil er Lebensmittel, die für den Kriegsbedarf des Feindes bestimmt waren, an Bord führe. Zwar besaß das Schiff zur Zeit der Aufbringung unvollständige Abschriften der Konnossemente, doch fehlten ihm der Ausklarierungsschein, das Manifest usw. vollständig. Außerdem ist der Dampfer, als er sich Japan näherte, den gesetzlichen Bestimmungen entgegen wiederholt ohne Lichter gefahren.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch den Bericht des Oberleutnants zur See Toriyama Sadayoshi, Vertreters des Kommandanten des Kaiserlichen Kriegsschiffs „Kumano Maru", durch die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns des zur Verhandlung stehenden Dampfers Otto Walaas, des ersten Offiziers E. Amundsen, des ersten Maschinisten S. Lee, des Obermatrosen Chiun Cheng Sang,

der Steuerer Cheng Hyong Yuen und Cheong Shu Lok, der Matrosen Ah Sang und Ah Chiun sowie des vorgenannten Toriyama Sadayoshi, durch ein Antworttelegramm des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten, durch das Schiffsjournal, das Schiffszertifikat, das Flaggenattest, durch die von der Firma Melchers & Co. an den Kapitän gerichteten Briefe und die ihnen beiliegenden Telegramme, durch die Musterrolle usw.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Reklamant habe als Kapitän des ihm gehörigen Dampfers am 17. März dieses Jahres von der Firma Melchers & Co. in Shanghai den Auftrag erhalten, 18 190 Sack amerikanisches Mehl zu laden und nach Korsakoff auf der Insel Sachalin zu befördern. Der Dampfer sei unterwegs am 7. April desselben Jahres in der Nähe der Etorup-Straße von einem Kaiserlich Japanischen Kriegsschiff aufgebracht. Die Ladung hätte aber die Firma Melchers & Co. im Auftrag der Firma Det Östasiatiske Compani in Kopenhagen eingekauft und nach Korsakoff auf Sachalin geschickt, um der dortigen hungerleidenden Bevölkerung Unterstützung zu gewähren. Die Ladung sei nicht für Kriegszwecke bestimmt gewesen und das Schiff habe sich also nicht der Beförderung von Kriegskonterbande schuldig gemacht. Daß unter den Schiffspapieren in der Musterrolle zufällig Hongkong als Bestimmungsort angegeben sei, liege daran, daß der Kapitän der Mannschaft das Reiseziel habe verheimlichen wollen. Daß dies aber nicht in der Absicht, der Aufbringung zu entgehen, geschehen sei, wäre schon daraus zu ersehen, daß in den Konnossementen Korsakoff als Bestimmungshafen angegeben sei. Aus diesen Gründen müsse das Schiff sofort freigelassen werden, da es keinerlei Handlungen begangen habe, die seine Aufbringung rechtfertigen könnten.

Das Gericht ist der folgenden Ansicht:

Obwohl der Reklamant behauptet, daß die Ladung des genannten Dampfers, nämlich amerikanisches Mehl, nach Korsakoff befördert werden sollte, um der dortigen hungerleidenden Bevölkerung zu helfen, so weiß er selber doch nicht, welche Bevölkerung der Hungersnot ausgesetzt ist und in welchem Grade. Zwar steht in dem Briefe der Firma Melchers & Co. an den Kapitän, daß die genannte Ladung nur der hungernden Bevölkerung des Hafens Korsakoff auf Sachalin zu liefern sei und nicht nach einem Hafen außerhalb Sachalins befördert werden dürfe und daß der Konsul die Richtigkeit dieser Tatsachen bescheinigen werde. Diese Bescheinigung ist aber tatsächlich unmöglich, da der Konsul schon in die Musterrolle eingetragen hat, daß der Bestimmungsort des Schiffes Hongkong sei. Die in dem erwähnten Briefe vorkommenden Worte „die hungernde Bevölkerung" sind nur mit der Absicht der Bemäntelung unterstrichen, um dadurch

der Aufbringung zu entgehen, und man kann nicht annehmen, daß die dort geschriebene Angabe tatsächlich gemeint gewesen ist. Auch ist nicht der geringste Beweis erbracht, wer der Frachtempfänger ist, obwohl hierfür genügend Zeit vorhanden war. Der Punkt, daß die Ladung der hungernden Bevölkerung geliefert werden sollte, ist keineswegs glaubhaft gemacht worden. Dagegen ist der Hafen von Korsakoff ein wichtiger Verteidigungsplatz in dem südlichen Teile von Sachalin. Seit dem Ausbruch des japanisch-russischen Krieges hat Rußland nicht nur die dortige Besatzung verstärkt, sondern auch das System freiwilliger Soldaten eingeführt und solche angeworben. Außerdem hat der Generalgouverneur von Ostasien erst am 31. März 1904 russischer Zeitrechnung die Anwerbung von Freiwilligen dadurch befördert, daß er eine besondere Verordnung erließ, wonach jedem Verbannten, wenn er als Freiwilliger eintrat, die Strafe gemildert wird. Die Folge davon war, daß sich die Stärke des Militärs dort neuerdings plötzlich vermehrt hat. Überdies hat die schon in der Friedenszeit an und für sich wenig zahlreiche Zivilbevölkerung nach dem Ausbruch des Krieges noch bedeutend abgenommen, da ein Teil derselben aus Furcht vor einem Angriff der japanischen Armee sich nach anderen Plätzen zurückgezogen hat und ein anderer Teil als Freiwillige angeworben wurde.

Folgende Handlungen des Schiffes sind lediglich als Mittel anzusehen, um der Aufbringung durch die Marine zu entgehen: erstens, daß das Schiff, obwohl es schon zur Zeit der Abfahrt von Shanghai nach dem Hafen von Korsakoff bestimmt war, doch sich durch falsche Angaben von dem dortigen Zollamt einen Ausklarierungsschein nach Hongkong ausstellen und auch von seinem Konsul durch eine gleiche Anzeige den falschen Bestimmungsort in die Musterrolle eintragen ließ; zweitens, daß der Kapitän, obwohl die Ladung möglichst schnell befördert werden sollte, doch nicht den kürzesten Weg nahm, sondern weit über den Stillen Ozean durch die Boussole- oder Etorup-Straße passieren wollte und trotz des Eisgangs diese schwierige Fahrt mit aller Kraft fortzusetzen versuchte; drittens, daß das Schiff, nachdem es sich dem japanischen Lande genähert hatte, gegen die bestehenden Bestimmungen ab und zu ohne Lichter fuhr und anderes mehr. Überlegt man nun, weshalb wohl alle diese betrügerischen Mittel angewandt wurden, so ist es klar, daß die Ladung des Schiffes nicht im gewöhnlichen Handelsverkehr, wie es zum Beispiel die Lieferung für eine der Hungersnot ausgesetzte Bevölkerung sein würde, sondern lediglich für den Kriegsbedarf des feindlichen Landes befördert wurde. Die Ladung muß also selbstverständlich als Kriegskonterbande betrachtet werden.[1]) Die Tatsache, daß das Schiff selbst, wie erwähnt, durch falsche Angaben einen Ausklarierungsschein erhielt und einen falschen Bestimmungsort in die

[1]) II. Ziffer 2.

Musterrolle eintragen ließ, daß es ferner absichtlich den weiteren Fahrweg nahm und gegen die bestehenden Bestimmungen ohne Lichter fuhr, sowie endlich, daß es den Ausklarierungsschein und das Ladungsverzeichnis nicht aufbewahrt hat, ist der Beweis dafür, daß der Reklamant unter Anwendung betrügerischer Mittel zur Vermeidung der Aufbringung Kriegskonterbande befördert hat. Schiffe, die solche Handlungen begangen haben, sind nach völkerrechtlicher Theorie und Praxis einzuziehen. [2])

Da aus diesen Gründen das Schiff zu konfiszieren ist, so braucht auf die anderen Ausführungen des Reklamanten nicht weiter eingegangen zu werden.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Kunio.

(Unterschriften.)

Reklamant: Otto Walaas, wohnhaft zu Hitterö, Flekkefjord, Norwegen.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Akiyama Genzo, wohnhaft zu Tokio, Kyobashiku, Unemecho Nr. 15.

Am 28. Juni 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den norwegischen Dampfer „Henry Bolckow", welcher am 7. April 1905 auf 45° 10' nördlicher Breite und 149° 29' östlicher Länge von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Kumano Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des norwegischen Dampfers „Henry Bolckow" entschieden worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Reklamant, Otto Walaas, durch den Rechtsanwalt Akiyama Genzo als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Akiyama Genzo, sind folgende:

Die Entscheidung des Prisengerichts zu Yokosuka auf Wegnahme des Dampfers „Henry Bolckow" sei unzutreffend. Es werde Aufhebung derselben und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe des genannten Dampfers beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

---

[2]) V. § 44.

1. Es sei nach Nachrichten glaubwürdiger europäischer Zeitungen bekannt, daß infolge unzureichender Versorgung mit Fischen auf Sachalin eine große Hungersnot ausgebrochen sei und, da es auch vollständig an Mehl fehle, viele Todesfälle durch Verhungern vorgekommen seien. Der Reklamant, welcher die Ladung amerikanischen Mehls des zur Verhandlung stehenden Dampfers zur Abhilfe gegen die dort herrschende Hungersnot nach dem Hafen Korsakoff auf Sachalin befördert habe, habe freilich nicht gewußt, welcher Teil der Bevölkerung Hungersnot leide und in welchem Umfange. Aber der Transport sei nicht unternommen gewesen, um den russischen Truppen zu helfen. Demnach erkenne das Völkerrecht die Handlung des Reklamanten als eine die Freiheiten des neutralen Handels genießende, rechtmäßige Handelstransaktion an, in der keinenfalls ein Kriegskonterbandetransport erblickt werden könne.

Das Gericht erster Instanz habe indes seine Ansicht, die Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers sei Kriegskonterbande und der Reklamant habe dies bei der Verladung gewußt, mit der Ausführung begründet, daß

> der Hafen von Korsakoff ein wichtiger Verteidigungsplatz im südlichen Teil von Sachalin sei, an welchem viele Besatzungstruppen und freiwillige Truppen angehäuft seien. Die gewöhnliche Bevölkerung habe sich in großer Zahl zurückgezogen und sei nach anderen Orten umgesiedelt.

Selbst einmal angenommen, diese Ausführung entspreche der Wahrheit, so könne das doch auf die Entscheidung darüber, ob die Handlung des Reklamanten recht oder unrecht sei, keinerlei Einfluß haben. Denn da Korsakoff kein Kriegshafen sei, so sei die Übernahme eines Gütertransports nach dort seitens des Reklamanten eine durchaus berechtigte Handlung, und man könne nicht annehmen wollen, daß er seine anfänglich friedliche Absicht mit Bezug auf die Ladung plötzlich nach den Verteidigungsverhältnissen des Bestimmungsortes dahin geändert habe, einen Kriegskonterbandetransport zu unternehmen.

Was ferner die Frage, wer der Empfänger sei, angehe, so würde der Reklamant die Ankunft in dem genannten Hafen telegraphiert haben und hätte sodann sofort eine Mitteilung des Absenders hierüber erhalten müssen. Es liege absolut kein Grund vor, weshalb der Reklamant vor seiner Ankunft über den Empfänger unterrichtet sein müsse, und da es vielmehr durchaus natürlich sei, daß er darüber nicht unterrichtet sei, so müsse man sagen, daß der Vorwurf des Gerichts erster Instanz deswegen, daß der Reklamant betreffs des Empfängers keinen Beweis erbracht habe, sich gegen etwas Unmögliches richte.

2. Das Gericht erster Instanz sage,

die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei nicht im gewöhnlichen Handelsverkehr, wie es die Lieferung für eine der Hungersnot ausgesetzte Bevölkerung sein würde, sondern für den Kriegsgebrauch des Feindes befördert worden.

Als Grundlage für diese Annahme führe es an, daß das Schiff in der Musterrolle einen gefälschten Bestimmungsort angebe, daß es nicht die richtige kürzere Route gefahren sei, sondern einen gefährlichen Umweg durch den Stillen Ozean genommen habe, und daß es, gegen die bestehenden Bestimmungen, zeitweise ohne Lichter gefahren sei. Alles dies sei geschehen, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen und müsse als Anwendung betrügerischer Mittel zum Transport von Konterbande betrachtet werden.

Keine dieser Handlungen könne indes völkerrechtlich als betrügerische Handlung, um die Kaptoren zu täuschen, angesehen werden. Daß das zur Verhandlung stehende Schiff bei der Abfahrt von Shanghai Hongkong als Bestimmungsort angemeldet und in die Musterrolle dasselbe eingetragen habe, sei geschehen, um zu verhüten, daß die Mannschaft sich weigere, in die nördlichen Meere zu fahren. Es sei nur eine falsche Anmeldung gegenüber der betreffenden Behörde, und sei nicht in der Absicht geschehen, der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen. Das gehe daraus klar hervor, daß das wichtigste der Schiffspapiere, das Konnossement, deutlich Korsakoff als Bestimmungshafen bezeichne.

Was sodann die Wahl des Kurses betreffe, so könne in ihr ein betrügerisches Mittel, um die Kaptoren zu täuschen, nicht gesehen werden. Was man eigentlich als betrügerische Mittel, um der Aufbringung zu entgehen, bezeichne, seien Maßnahmen, mittels derer bei Entdeckung des Konterbandetransports der Kaptor getäuscht werden könne. Wenn das Schiff nicht den richtigen Kurs, sondern einen Umweg genommen habe, so sei der Plan lediglich der gewesen, den Kaptoren nicht zu begegnen, um der Belästigung durch die Visitierung und Durchsuchung zu entgehen. Der Plan, durch Täuschung der Aufbringung zu entgehen, habe dagegen nicht vorgelegen.

Wenn ferner auch auf der Fahrt in den Gewässern, in welchen der Schiffsverkehr nicht sehr lebhaft sei, die Bordlaternen nachts zeitweilig ausgelöscht gewesen seien, so sei das aus Sparsamkeit geschehen. Die Führung von Lichtern bezwecke vor allem die Vermeidung von Zusammenstößen. In Meeren, wo der Schiffsverkehr so außerordentlich gering sei, daß diese Befürchtung nicht vorliege und daß ein zeitweiliges Löschen der Lichter der Fahrt keinen Schaden tun könne,

betrachteten die Schiffahrtkreise dies fast als einen Brauch. Daher sei es unzutreffend, hierin eine Handlung zu erblicken, durch welche die Kaptoren hätten getäuscht werden sollen.

Wenn das Schiff ferner keinen Ausklarierungsschein gehabt habe, so sei der Grund der, daß, wie das Zollamt in Shanghai bescheinige, dort die Bestimmung herrsche, solche nicht auszugeben. Daß schließlich ein Ladungsverzeichnis nicht an Bord vorhanden gewesen sei, sei der fast allgemeine Zustand, der sich nicht nur auf dies Schiff beschränke. Wenn daher auch ein Ausklarierungsschein und ein Ladungsverzeichnis nicht vorhanden seien, so könne daraufhin noch nicht angenommen werden, daß dies ein betrügerisches Mittel zur Vermeidung der Aufbringung sei.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, sind folgende:

In den von dem Reklamanten und Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes eingerichteten Konnossementen und dem Schreiben des Absenders an den Kapitän sei überall Korsakoff als Bestimmungsort bezeichnet worden. Im besonderen stehe in dem Brief, daß die Ladung an keine kriegführenden Parteien geliefert werden und auch nach keinem außerhalb Sachalins gelegenen Hafen geschafft werden solle, sondern vielmehr für die hungerleidende Bevölkerung von Korsakoff auf der genannten Insel bestimmt sei. Die Worte „die hungerleidende Bevölkerung" seien besonders unterstrichen. Der Vertreter der Reklamation behaupte, daß das, was dort geschrieben sei, die reine Wahrheit sei. Das Urteil erster Instanz habe die Worte, daß Sachalin der Bestimmungsort sei, geglaubt, die Worte dagegen, daß die Ladung der hungerleidenden Bevölkerung geliefert werden solle, als betrügerisch angesehen und angenommen, daß sie für die Truppen auf der genannten Insel bestimmt sei. Er, der Staatsanwalt, sei indes überzeugt, daß alles, was dort geschrieben sei, unwahr, und daß der wahre Bestimmungsort Wladiwostok sei, und daß die genannte Ladung an die Etappenintendantur habe geliefert werden sollen.

Der Vertreter der Reklamation behaupte,

> es sei nach Nachrichten glaubwürdiger europäischer Zeitungen bekannt, daß es in Sachalin vollständig an Weizenmehl fehle, so daß viele Todesfälle durch Verhungern vorgekommen seien.

In was für Zeitungen dies gestanden habe, sei indes nicht dargetan worden.

Wenn die Behauptungen über die Hungersnot wahr und die Bestimmung der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes Sachalin sei, so fehle es an jeder Auslegung dafür, aus welchen Befürchtungen das Schiff, anstatt sicher den kürzesten Weg durch die Tsushima-

Straße und das Japanische Meer zu fahren, von Shanghai gleich in südöstlicher Richtung nördlich von Okinawa in den Stillen Ozean hinaussteuerte und, trotz der Gefahr des Treibeises, diesen gefährlichen Umweg wählte und durch die Boussole- oder Etorup-Straße fuhr. Der Vertreter der Reklamation behaupte freilich, dies sei geschehen, um der Belästigung durch die Visitierung und Durchsuchung zu entgehen. Wenn aber bei einem rechtmäßigen Vorgehen der vorgeschriebene Prozeß sich vollziehe, bedeute das nichts weiter, als daß, wenn die verschiedenen Ladungspapiere vollständig und womöglich noch Bescheinungen zuständiger Behörden vorhanden seien, und das Schiff offen den richtigen Kurs fahre, dem Offizier bei der Visitierung die wahren Tatsachen darzulegen seien. Wenn man dies als eine Belästigung bezeichne, so möge das seine Berechtigung haben, man könne aber kaum davon sprechen, wenn man die Schwierigkeiten der viel weiteren und gefahrvollen Schleichfahrt daneben stelle.

Die Tatsache, daß das zur Verhandlung stehende Schiff vorsätzlich diesen gefahrvollen Umweg gewählt habe, mache es klar, daß die Angaben des Konnossements und des Briefs an den Kapitän in allem unwahr seien, und daß der wahre Bestimmungsort ein Hafen außerhalb Sachalins gewesen sei.

Außerdem sei bekannt, daß zur Zeit, als das zur Verhandlung stehende Schiff aufgebracht worden sei, der Schleichtransport von Kriegsbedarfsartikeln zu Schiff nach Wladiwostok in großem Umfange betrieben worden sei, und daß diese Schiffe immer einen Kurs von dem chinesischen Meer in einem Bogen durch den Stillen Ozean genommen hätten und durch die Soyastraße gefahren seien, beziehungsweise zu fahren versucht hätten. Der von dem zur Verhandlung stehenden Schiff genommene Kurs sei der bei Schleichtransport von Kriegsvorrat nach Wladiwostok üblich gewesene. Daher sei es offenbar, daß auch die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes nach Wladiwostok bestimmt und russischer Kriegsbedarf gewesen sei.

Da das zur Verhandlung stehende Schiff bei diesem Transport von russischem Kriegsbedarf nach Wladiwostok in dem Konnossement usw. einen gefälschten Bestimmungsort eingetragen gehabt habe, so sei die Entscheidung auf Einziehung zutreffend und die Berufung unbegründet.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant behauptet, die Ladung amerikanischen Mehls des zur Verhandlung stehenden Schiffes habe für die hungerleidende Bevölkerung nach dem Hafen Korsakoff befördert werden, nicht aber an russische Truppen geliefert werden sollen. Das Schiff hat aber bei der Abfahrt von Shanghai den falschen Bestimmungsort Hongkong angegeben und von der Zollbehörde die Abfahrtserlaubnis erhalten. Ob-

wohl auch in der Musterrolle Hongkong als Bestimmungsort verzeichnet war, ist das Schiff dort nicht angelaufen. Obwohl ferner behauptet wird, daß der Bestimmungsort Korsakoff, also nicht ein Kriegshafen, und daß der Zweck der gewesen sei, gegen die Hungersnot Abhilfe zu schaffen, hat das Schiff nicht versucht, mit dem gewöhnlichen und sicheren Kurs direkt und offen dorthin zu fahren, sondern mit einem Umweg durch den Stillen Ozean die Boussole-Straße, und als es dort in Treibeis geriet, die Etorup-Straße zu passieren. Besonders hat es auch entgegen den bestehenden Bestimmungen zeitweise die Lichter gelöscht und hat einen Ausklarierungsschein und ein Ladungsverzeichnis nicht an Bord gehabt. Hieraus und nach den Aussagen der Mannschaft des zur Verhandlung stehenden Schiffes zu urteilen, hat die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes nicht nach Korsakoff befördert werden sollen, um der hungerleidenden Bevölkerung geliefert zu werden. Vielmehr muß angenommen werden, daß die Ladung zum Kriegsgebrauch nach Wladiwostok, dem wichtigsten Kriegshafen und der Hauptetappenbasis Rußlands, hat befördert werden sollen. Das heißt also, daß das zur Verhandlung stehende Schiff einen Konterbandetransport beabsichtigt gehabt hat. Das Völkerrecht erkennt aber an, daß solche Schiffe, deren Reisezweck der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können.[3]) Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Dies umsomehr, als die ganze Ladung des Schiffs Konterbande ist und dasselbe bei ihrem Transport, wie oben ausgeführt, sich betrügerischer Mittel bedient hat.

Da nach dem oben Angeführten die Berufung unbegründet ist, so erübrigt es sich, auf die einzelnen Berufungspunkte noch besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 30. November 1905 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend die Ladung des norwegischen Dampfers „Henry Bolckow", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und das ihr zu Grunde liegende Manual of Naval Prize Law, Art. 82—85.

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme der auf den norwegischen Dampfer „Henry Bolckow" verladenen 18 190 Sack amerikanischen Mehls erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der Heimatshafen des Dampfers „Henry Bolckow" ist Tönsberg in Norwegen. Er ist ein Handelsschiff, welches berechtigt ist, vom 29. Oktober 1904 ab auf 6 Monate die norwegische Flagge zu führen. Der Reklamant hat als Kapitän des genannten Schiffes am 17. März 1905 etwa 18 190 Sack amerikanisches Mehl von der Firma Melchers & Co. in Shanghai, China, erhalten, um dieselben nach dem Hafen Korsakoff auf der Insel Sachalin, Rußland, zu befördern. Um den Bestimmungsort zu verheimlichen, gab der Dampfer dem Zollamt in Shanghai Hongkong als Reiseziel an und erhielt einen entsprechenden Ausklarierungsschein. Ferner ließ er von dem norwegischen Konsul in Shanghai die Musterrolle mit einem Ausklarierungsvermerk nach Hongkong versehen. Nachdem der Dampfer von der Firma Melchers & Co. den Auftrag erhalten hatte, die Ladung baldigst zu befördern und den Fahrweg östlich von Japan zu nehmen, brach er am 18. März etwa 1 Uhr nachmittags von Shanghai auf und schlug, ohne Hongkong anzulaufen, eine südöstliche Fahrrichtung ein. Nachdem der Dampfer nördlich an den Okinoerabu-Inseln vorbeigefahren war, passierte er zwischen den Bonafiden-Inseln und den Rockwife-Felsen durch, setzte dann die Fahrt in nordöstlicher Richtung fort und gelangte Anfang April d. J. in die Höhe von Hokkaido. Nach wiederholten Versuchen, die Boussole-Straße nordöstlich von der Insel Etorup zu passieren, sah sich der Dampfer durch das Treibeis genötigt, nach Süden zu wenden, um durch die Etorup-Straße zu fahren. Auf dieser Fahrt wurde er am 7. April, nachmittags um 2 Uhr, auf 45° 10' n. Br. und 149° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Kumano Maru" gesichtet und aufgebracht. Der Dampfer ist, als er sich Japan näherte, den gesetzlichen Bestimmungen entgegen wiederholt ohne Lichter gefahren.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch den Bericht des Oberleutnants zur See Toriyama Sadayoshi, Vertreters des Kommandanten des Kaiserlichen Kriegsschiffs „Kumano Maru", durch die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns des zur Verhandlung stehenden Dampfers, Otto Walaas, des ersten Offiziers E. Amundsen, des ersten Maschinisten S. Lee, des Obermatrosen Chiun Cheng Sang, der Steuerer Cheng Hyong Yuen und Cheong Shu Lok, der Matrosen Ah Sang und Ah Chiun sowie des vorgenannten Toriyama Sadayoshi, durch ein Antworttelegramm des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten, durch das Schiffsjournal, das Schiffs-

zertifikat, das Flaggenattest, durch die von der Firma Melchers & Co. an den Kapitän gerichteten Briefe und die ihnen beiliegenden Telegramme, durch die Musterrolle usw.

Das Gericht ist der folgenden Ansicht:

Nach dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns zu urteilen, ist die zur Verhandlung stehende Ladung, nämlich amerikanisches Mehl, für die hungerleidende Bevölkerung nach Korsakoff zu befördern gewesen. Aber der Kapitän weiß selber nicht, welche Bevölkerung Hungersnot leidet und in welchem Grade. Auch sagt er, er wisse nicht wer der Empfänger ist. Zwar steht in einem Brief der Firma Melchers & Co. an den Kapitän, daß die genannte Ladung nur der hungernden Bevölkerung des Hafens Korsakoff auf Sachalin zu liefern sei und nicht nach einem Hafen außerhalb Sachalins befördert werden dürfe und daß der Konsul die Richtigkeit dieser Tatsachen bescheinigen werde. Diese Bescheinigung ist aber tatsächlich unmöglich, da der Konsul schon in die Musterrolle eingetragen hat, daß der Bestimmungsort des Schiffes Hongkong sei. Die in dem erwähnten Briefe vorkommenden Worte „die hungernde Bevölkerung“ sind nur mit der Absicht der Bemäntelung unterstrichen, um dadurch der Aufbringung zu entgehen, und man kann nicht annehmen, daß die dort geschriebene Angabe tatsächlich gemeint gewesen ist. Auch ist über den Punkt, daß die Ladung der hungernden Bevölkerung geliefert werden sollte, irgend ein glaubwürdiger Beweis nicht erbracht worden. Dagegen ist der Hafen von Korsakoff ein wichtiger Verteidigungsplatz in dem südlichen Teile von Sachalin. Seit dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges hat Rußland nicht nur die dortige Besatzung verstärkt, sondern auch das System freiwilliger Soldaten eingeführt und solche angeworben. Außerdem hat der Generalgouverneur von Ostasien erst am 31. März 1904 russischer Zeitrechnung die Anwerbung von Freiwilligen dadurch befördert, daß er eine besondere Verordnung erließ, wonach jedem Verbannten, wenn er als Freiwilliger eintritt, die Strafe gemildert wird. Die Folge davon war, daß sich die Stärke des Militärs dort neuerdings plötzlich vermehrt hat. Überdies hat die schon in der Friedenszeit an und für sich wenig zahlreiche Zivilbevölkerung nach dem Ausbruch des Krieges noch bedeutend abgenommen, da ein Teil derselben aus Furcht vor einem Angriff der japanischen Armee sich nach anderen Plätzen zurückgezogen hat und ein anderer Teil als Freiwilliger angeworben wurde.

Folgende Handlungen des Schiffes sind lediglich als Mittel anzusehen, um der Aufbringung durch die japanische Marine zu entgehen: Erstens, daß das Schiff, obwohl es schon zur Zeit der Abfahrt von Shanghai nach dem Hafen von Korsakoff bestimmt war, doch sich durch falsche Angaben von dem dortigen Zollamt einen Ausklarierungsschein nach Hongkong ausstellen und auch von seinem Konsul durch eine

gleiche Anzeige den falschen Bestimmungsort in die Musterrolle eintragen ließ. Zweitens, daß der Kapitän, obwohl die Ladung möglichst schnell befördert werden sollte, doch nicht den kürzesten Weg nahm, sondern weit über den Stillen Ozean durch die Boussole- oder Etorup-Straße passieren wollte und trotz des Eisgangs diese schwierige Fahrt mit aller Kraft fortzusetzen versuchte. Drittens, daß das Schiff, nachdem es sich dem japanischen Lande genähert hatte, gegen die bestehenden Bestimmungen ab und zu ohne Lichter fuhr und anderes mehr. Überlegt man nun, weshalb wohl alle diese betrügerischen Mittel angewandt wurden, so ist es klar, daß die Ladung des Schiffs nicht im gewöhnlichen Handelsverkehr, wie es zum Beispiel die Lieferung für eine der Hungersnot ausgesetzte Bevölkerung sein würde, sondern lediglich für den Kriegsbedarf des feindlichen Landes befördert wurde. Die Ladung muß also selbstverständlich als Kriegskonterbande betrachtet werden.[1])

Daß aber Güter, welche Kriegskonterbande sind, wenn auch unter neutraler Flagge fahrend, eingezogen werden können, ist sowohl von der Pariser Seerechtsdeklaration im Jahre 1856 als auch von der völkerrechtlichen Wissenschaft und Praxis anerkannt worden.[2])

Aus diesen Gründen ist die zur Verhandlung stehende Ladung einzuziehen und es wird wie in der Urteilsformel entschieden.

Gegeben am 28. Juni 1905 im Prisengericht zu Yokosuka nach Anhörung des Staatsanwalts.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend den englischen Dampfer „Lincluden", wird nach Einsichtnahme des Schriftsatzes des Staatsanwalts Yamamoto, wie folgt, entschieden.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Lincluden" und seine gesamte Ladung werden freigegeben.

Tatbestand und Gründe:

Der Dampfer „Lincluden" steht im Eigentum der Lincluden-Dampfer-Aktiengesellschaft in Manchester, England. Er führt die englische Handelsflagge und dient zum Gütertransport. Im Auftrage der Reederei heuerte der Kapitän am 11. Januar 1905 in Savona in Italien

[1]) II. Ziffer 2. — [2]) V. § 43.

eine Mannschaft an, um nach dem Schwarzen Meere zu fahren und von dort mit Ladung nach Wladiwostok zu gehen. Am selben Tage fuhr er von dort ab und langte am 23. desselben Monats in Nikolajew in Rußland an, wo er 8 078 273 Pfund oder 3697 Tons Gerste lud. Der Absender versah ihn mit Konnossementen, in denen als Empfänger „Order in Tsingtau in China" angegeben war. Am 28. d. M. fuhr er von Nikolajew ab und traf nach einer Fahrt über Konstantinopel, Port Said und Labuan am 12. Mai in Wusung in China ein. Dort erhielt er von dem Reeder Order für Strome & Co. in Kobe und fuhr am folgenden Tage, dem 13., von dort nach Kobe ab. Auf dieser Reise wurde der Dampfer am 16. d. M., 9 Uhr 30 Minuten vormittags, auf 33° 10' n. Br. und 127° 37' ö. L. unter dem Verdacht, Konterbande zu befördern, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Sado Maru" aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die schriftliche Aussage des Vertreters des Kommandanten der „Sado Maru", Marineoberleutnants Kimura Toyokino, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns C. H. Laing, des ersten Offiziers T. D. Sambridge, das Schiffszertifikat, Tagebuch, Privatschiffsjournal der „Lincluden", die Konnossemente, das Ladungsverzeichnis, die Ausklarierungspapiere von Shanghai, die Telegramme des Reeders an den Kapitän, einen Brief der Firma Dodwell & Co. an den Kapitän und ein Telegramm der Firma Strome & Co. in Yokohama an das Prisengericht.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da der Dampfer Gerste geladen gehabt habe und anfangs mit der Bestimmung nach Wladiwostok abgefahren gewesen sei, so sei es nicht zu umgehen gewesen, daß er unter dem Verdacht, Kriegskonterbande zu transportieren, aufgebracht worden sei.

Durch die Untersuchungen im Prisengericht sei es indes offenbar geworden, daß der Dampfer auf der Reise den Bestimmungsort gewechselt habe und auf der Fahrt nach Kobe begriffen gewesen sei. Da er demnach keinen Kriegskonterbandetransport betrieben habe, so sei er sogleich freizugeben.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach dem zwischen dem Kapitän und der Mannschaft abgeschlossenen Heuervertrag war der zur Verhandlung stehende Dampfer bestimmt, Gerste nach Wladiwostok, einem Stützpunkt der feindlichen Marine, zu schaffen. Sein anfänglicher Zweck war also offenbar der Transport von Konterbande.

Da es nun für Schiffe, welche zu Konterbandetransport benutzt werden, gebräuchlich ist, einen falschen Bestimmungsort in den Schiffspapieren anzugeben, um der Aufbringung zu entgehen, so genügten die Angaben des Privatschiffsjournals, der Ausklarierungspapiere von

Shanghai und der Telegramme und Briefe an den Kapitän nicht, obwohl sie Kobe deutlich als Bestimmungsort bezeichneten, um zu der Entscheidung zu kommen, daß das anfängliche Ziel geändert worden sei. Daher war die Beschlagnahme seitens der „Sado Maru" gerechtfertigt.

Aber nach der Untersuchung im unterzeichneten Prisengericht ist es unzweifelhaft geworden, daß der zur Verhandlung stehende Dampfer während der Reise seinen Plan, nach Wladiwostok zu gehen, endgültig aufgegeben hatte und nach Kobe zu fahren und seine Ladung dort an die Firma Strome & Co. abzuliefern bestimmt war.

Das zur Verhandlung stehende Schiff und seihe gesamte Ladung sind demnach, ungeachtet der Rechtmäßigkeit der Beschlagnahme, freizugeben.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Am 21. Mai 1905 im Prisengericht zu Sasebo.

(Unterschriften.)

Reklamant: Mottet & Cie., Saigon, vertreten durch den französischen Staatsangehörigen Marc Mottet, ebendaselbst.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Magaki Jocho, Tokio, Shibaku Akefunecho Nr. 17.

In der Prisensache, betreffend den französischen Dampfer „Quang Nam" wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die Reklamation wird abgewiesen.

Der Dampfer „Quang Nam" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Quang Nam" steht im Eigentum der in Paris errichteten Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt. Als sein Liegeplatz war Saigon in Cochinchina bestimmt, er führt die französische Flagge und dient zum Gütertransport. Im April 1905 lud er in Saigon 800 Kisten Spirituosen; am 23. d. Mts. lichtete er Anker und gelangte am nächsten Tage, dem 24., nach der Kamranh-Bucht, und überlieferte seine Ladung an das zurzeit in dieser Bucht ankernde russische zweite pazifische Geschwader. Am 26. d. Mts. fuhr er von dort ab und gelangte über Hongkong nach Shanghai. Dort lud er 130 Tons Cardiffkohle in seine Bunker, ohne sonst Ladung

zu nehmen, und fuhr am 12. d. Mts.[1]) von dort wieder ab, wobei er angab, nach Manila zu gehen. Er wählte die Route zwischen Formosa und den Pescadores, fuhr in die Hattan-Straße[2]) ein und wurde am 16. d. Mts. nördlich von Toreajima von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Bingo Maru", weil er für den Feind Spiondienste leiste, aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Kommandanten des Kaiserlichen Kriegsschiffs „Bingo Maru", Kapitäns zur See Arigawa Taihaku, das Protokoll des Kapitänleutnants Yasumura Kaiīchi, das Gutachten des Marineingenieurs Tsubouchi Minoru über den Zustand der Maschine der „Quang Nam", die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Quang Nam", Paul Bouisson, des Vizekapitäns Philippe Antoine Paoli, des Offiziers Ernesto Charlotti, des ersten Maschinisten Antoine Castaldi, des zweiten Maschinisten Charles Emile Pierre Amiss und des dritten Maschinisten Leopold Blazy, durch das Schiffszertifikat, das Tagebuch und das Maschinenjournal.

Die Hauptpunkte der Ausführungen des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Quang Nam" stehe im Eigentum der in Paris errichteten Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt und verkehre zwischen Saigon, den Philippinen, Manila, Ilo-Ilo und Cebu. Der Reklamant habe mit jener Gesellschaft einen Chartervertrag abgeschlossen und das Schiff zum Gütertransport benutzt. Im April 1905 habe er in Saigon Kisten mit Spirituosen geladen, sei nach der Kamranh-Bucht gefahren und habe dort seine Ladung abgeliefert. Auf der Reise über Hongkong und Shanghai nach Manila habe der Dampfer Maschinenschaden erlitten. Als er, um entweder zwecks Reparaturen die Hilfe eines anderen Schiffes zu erhalten, oder um einen Hafen anzulaufen, in die Pescadores-Straße eingefahren sei, sei er am 16. Mai von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Bingo Maru" beschlagnahmt worden.

Das zur Verhandlung stehende Schiff sei ein neutrales Fahrzeug, und auch der Reklamant und Charterer sei von neutraler Nationalität. In Shanghai habe der Dampfer 130 Tons Steinkohlen geladen und weder Konterbandepersonen, noch Konterbandedokumente, noch Konterbandegüter an Bord genommen. Da der Kapitän nicht gewußt habe, daß für die Gegend bei den Pescadores eine Seeverteidigungsverordnung erlassen sei, so könne dies nicht als Grundlage für die Beschlagnahme angenommen werden.

Nach seinem Schriftsatz nehme der Staatsanwalt an, daß

[1]) Offenbar am 12. Mai.

[2]) Der japanische Name für die Roverstraße.

> das zur Verhandlung stehende Schiff von der russischen Regierung gechartert sei und, um dem Feind zu nützen, die Verteidigung Japans und die Bewegungen seines Geschwaders ausgekundschaftet habe.

Der Kapitän und die ihm unterstehenden Offiziere hätten vordem immer nur auf Handelsschiffen gedient und alle anderen an Bord befindlichen Personen seien Leute, welche nur die Schiffsarbeit verrichteten. Daß sie alle nicht imstande seien, militärische Kundschafterdienste zu leisten, sei auch für einen Menschen mit gewöhnlichem Verstand klar.

Freilich stimmten, wenn man die Akten durchsehe, die Aussagen des Kapitäns, des Vizekapitäns und der Maschinisten in den Hauptpunkten nicht überein. Aus einem von dem Kapitän an den in Nagasaki ansässigen französischen Konsul gesandten Bericht könne man indes ersehen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff auf der Reise von Shanghai nach Manila Maschinenschaden erlitten habe.

Im § 37 Ziffer 5 der japanischen Seeprisenordnung[3]) sei die Rede von

> „Schiffen, von denen anzunehmen ist, daß sie im Interesse des Feindes Kundschafterdienste leisten oder Nachrichten übermitteln oder sonst offenbar tätig sind, um den Feind zu unterstützen."

Es sei offenbar, daß Fälle gemeint seien, in welchen die Tätigkeit zur Unterstützung klar erwiesen sei.

Im Artikel 23 der völkerrechtlichen Bestimmungen über Seeprisen, welche der Völkerrechtskongreß in Turin im Jahre 1882 beschlossen habe, werde gesprochen von Schiffen, welche am Kriege teilnähmen oder solche Teilnahme beabsichtigen; und es werde bestimmt, daß bei Vorliegen solcher Fälle neutrale Schiffe beschlagnahmt werden könnten.

In einem Falle jedoch, wie dem vorliegenden, wo es durchaus nicht klar erwiesen sei, ob der Kapitän mit der Absicht, dem feindlichen Staat zu nützen, gehandelt habe oder nicht, könnten derartige Bestimmungen nicht Platz greifen.

Aus diesen Gründen sei das zur Verhandlung stehende Schiff freizugeben.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Der von dem Reklamanten eingereichte Chartervertrag sei eine Privaturkunde, die sich jederzeit herstellen lasse und keinen Glauben verdiene. Demnach sei der Reklamant nicht legitimiert zur Erhebung der Reklamation und diese sei daher abzuweisen.

Da ferner anzunehmen sei, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der russischen Regierung gechartert worden sei und dazu

---

[3]) V.

gedient habe, für den Feind unsere Verteidigung und die Bewegungen unserer Flotte auszukundschaften, so müsse es eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Der Vertreter der Reklamation behauptet, daß der Reklamant Mottet das zur Verhandlung stehende Schiff von der Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt gechartert habe, und hat zum Beweise hierfür einen zwischen Mottet und dem Generalvertreter der französischen Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt in Saigon Ascoli abgeschlossenen Chartervertrag eingereicht. Auch bringt er eine Prozeßvertretungsvollmacht bei. Der Chartervertrag ist indessen zur Zeit der Aufbringung nicht an Bord der „Quang Nam“ vorhanden gewesen und kann, weil er ein Privatdokument ist, das jederzeit von den Zeichnern hergestellt werden kann, keinen Glauben beanspruchen. Was ferner die Vollmacht angeht, so wird behauptet, daß bewiesen werden könne, daß Mottet den Inhalt vor einem Notar erklärt habe, da aber die Wahrheit dieser Behauptung nicht bewiesen ist, so kann sie gleichfalls nicht anerkannt werden. Da auch sonst keinerlei Beweise für das rechtliche Interesse[4]) des Reklamanten in dieser Sache vorliegen, so ist die Reklamation abzuweisen.

Der zur Verhandlung stehende Dampfer hat am 22. April 1905 in Saigon 800 Kisten Spirituosen geladen und ist ohne Ladungsverzeichnis und Chartervertrag nach der Kamranh-Bucht gefahren, wo er die Ladung an das zweite russische pazifische Geschwader geliefert hat.

Aus dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns, in welchem es heißt: er glaube, daß die an Bord genommene Cardiffkohle aus einem russischen Kohlenlager stamme, ... er nehme an, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der russischen Regierung gechartert worden sei . . . . . . ergibt sich klar, daß das Schiff von der russischen Regierung gechartert worden ist.

Daß das Schiff, obwohl es angab, von Shanghai nach Manila zu gehen, vorsätzlich die schwierige Route zwischen Formosa und den Pescadores wählte und unter Kursänderung in die Hattan-Straße eindrang, ist offenbar geschehen, weil ihm die Aufgabe oblag, die Verteidigungsverhältnisse bei den genannten Inseln und die Bewegungen unserer Flotte auszuspionieren. Überdies hat das Schiff in Saigon Cardiffkohle eingenommen, welche es bisher noch nie gebraucht hatte. Ferner ist es ohne jegliche Ladung von der Kamranh-Bucht über Hongkong nach Shanghai gegangen. Dort nahm es auch wieder keine Ladung, sondern 130 Tons Cardiffkohle ein, obwohl es noch reichlich Kohlen hatte um nach Manila zu fahren. Alle diese Handlungen sollten offenbar die Kundschafterdienste erleichtern.

Daß ein Schiff, welches zum Nutzen des Feindes Verteidigungs-

---

[4]) IV. § 16,2.

verhältnisse und Bewegungen der Kriegsflotte auskundschaftet, auch wenn es ein neutrales Schiff ist, eingezogen werden kann, ist völkerrechtlich allgemein zugestanden. Demnach ist das zur Verhandlung stehende Schiff einzuziehen.[5])

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 28. November 1905 im Prisengericht zu Sasebo, im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamant: Mottet & Cie., Saigon, Cochinchina, vertreten durch den französischen Staatsangehörigen Marc Mottet, ebendaselbst.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Magaki Jocho, Tokio, Shibaku, Nichinokuba, Akefunecho Nr. 17.

Am 28. November 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den französischen Dampfer „Quang Nam", welcher am 16. Mai 1905 auf der Reede von Bako nördlich von Toreajima von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Bingo Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Abweisung der Reklamation und Einziehung des Dampfers „Quang Nam" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Marc Mottet in Vertretung des Reklamanten, der Firma Mottet & Cie., durch den Rechtsanwalt Magaki Jocho als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Oberprisengericht im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation Magaki Jocho und deren Gründe sind folgende:

1. Wenn man die Gründe des Urteils erster Instanz ansehe, so heiße es dort:

> Der Vertreter der Reklamation behaupte, daß der Reklamant Mottet das zur Verhandlung stehende Schiff von der Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt gechartert habe, und habe zum Beweise hierfür einen zwischen Mottet und dem Generalvertreter der französischen Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt in Saigon, Ascoli, abgeschlossenen Chartervertrag eingereicht. Auch bringe er eine Prozeßvertretungsvollmacht bei. Der Chartervertrag sei indessen zur Zeit der Aufbringung nicht an Bord der „Quang Nam" vorhanden gewesen und könne, weil er ein Privat-

---

[5]) V. § 47.

dokument sei, das jederzeit von den Zeichnern hergestellt werden könne, keinen Glauben beanspruchen. Was ferner die Vollmacht angehe, so werde behauptet, daß bewiesen werden könne, daß Mottet den Inhalt vor einem Notar erklärt habe; da aber die Wahrheit dieser Behauptung nicht bewiesen sei, so könne sie gleichfalls nicht anerkannt werden. Da auch sonst keinerlei Beweise für das rechtliche Interesse des Reklamanten in dieser Sache vorliege, so sei die Reklamation abzuweisen.

Damit werde der zwischen dem Reklamanten und der Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt abgeschlossene Chartervertrag lediglich mit der Begründung, daß er zur Zeit der Beschlagnahme nicht an Bord vorhanden und ein privates Dokument sei, welches auch später hergestellt sein könne, für unecht erklärt. Demzufolge sei angenommen worden, der Reklamant habe keinerlei rechtliches Interesse an dieser Sache. Dies sei eine unzureichende Entscheidung, welche den § 16 der Prisengerichtsordnung[6]) außer acht lasse, und der Reklamant könne sich dabei nicht bescheiden.

2. Es möge wohl die Frage entstehen, weshalb die Eigentümer des zur Verhandlung stehenden Schiffs, die Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt, nicht den Reklamationsprozeß führe und weshalb vielmehr der Charterer, der weit geringeres Interesse habe, die Reklamation erhebe. Dies sei indessen nicht schwer zu verstehen, wenn man den Inhalt des zwischen dem Reklamanten und der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Chartervertrags ansehe. Nach Artikel 15 des Vertrages liege je nach den Umständen im Falle von Seeschaden oder Aufbringung des Dampfers „Quang Nam" die Verantwortung dem Reeder gegenüber dem Charterer ob. Wenn ferner der Charterer am Tage des Ablaufs des Chartervertrags das Schiff nicht abliefere, so gelte das Schiff unter den Beteiligten als verloren. Dann sei noch eine weitere Frist von 15 Tagen zu gewähren, nach deren Ablauf der Charterer den Eigentümern des Schiffes den Preis desselben mit 24 000 Pfund Sterling bezahlen solle. Nach Artikel 14 desselben Vertrags habe der Charterer für diesen Preis ein entsprechendes Pfand zu leisten. Da dies Geld tatsächlich bei einer Bank in Saigon hinterlegt sei, so habe die Reederei keine Veranlassung bezüglich der „Quang Nam" irgendwie in Sorge zu sein. Daß ferner die Ausübung des Klagerechts bezüglich des Schiffes dem Charterer als Pflicht obliege, gehe aus dem Ende des Artikels 15 des Vertrages hervor. Sobald die Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt Mitteilung erhalten habe, daß die zur Verhandlung stehende „Quang Nam" von einem japanischen Kriegsschiff aufgebracht worden sei, habe sie den Reklamanten sofort in Klage genommen und auf Grund des Charter-

[6]) IV.

vertrags beim Landgericht in Saigon einen Prozeß auf Herausgabe des hinterlegten Geldes angestrengt. In den Zeitungen Saigons sei zu lesen, daß dieser Prozeß noch bei jenem Gericht anhängig sei. Auch dadurch könne der Reklamant beweisen, daß er der Charterer sei, und es genüge, um sein rechtliches Interesse zu ersehen.

3. Die Vertretungsvollmacht für die vorliegende Reklamation sei von einem Notar ausgestellt und von einem Richter des Landgerichts in Saigon beglaubigt. Sie sei von dem Reklamanten, welcher die „Quang Nam" von den Eigentümern der Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt gechartert habe, d. h. also in der Eigenschaft eines Charterers, erteilt worden.

Der Reklamant habe in Saigon ein großes Spirituosen- und Lebensmittelgeschäft und sei der Eigentümer des großen Hotel de l'Univers und ein bekannter und reicher Mann. Nach der Stellung des Reklamanten sei es daher ausgeschlossen, daß derselbe sich einer betrügerischen Handlung schuldig machen sollen, durch welche auf Grund seiner falschen Angaben der Notar, ein Beamter mit öffentlichem Glauben, getäuscht worden sei und unwahre Tatsachen in ein notarielles Dokument über Rechte und Pflichten des Reklamanten aufgenommen habe, welchem dann das Gericht seine Beglaubigung erteilt habe.

Wenn man dies vom gesetzlichen Standpunkt beleuchte, so ergebe eine Betrachtung der Artikel des französischen Strafrechts, betreffend Fälschung öffentlicher und notarieller Dokumente, daß dieses Vorgehen zustande kommt, wenn jemand einem öffentlichen Beamten gegenüber betrügerische Angaben macht, auf Grund deren ein öffentliches Dokument aufgesetzt werde. Hierfür gebe es Entscheidungsbeispiele des französischen Kassationshofes und die Strafrechtsgelehrten seien darin einig. Auch im deutschen Strafrecht sei dies wörtlich ausgesprochen und der Strafgesetzentwurf von Boissonade und der dem japanischen Landtag vorgelegte Abänderungsentwurf des Strafgesetzes enthielten gleiche Bestimmungen.

Man könne doch kaum annehmen, daß der Reklamant für eine Sache, die außerhalb eines rechtlichen Interesses liege, Behauptungen aufstellen solle, welche eine Verletzung des Strafrechts darstellen würde.

Wenn man einmal annehme, wie das Urteil erster Instanz, daß der Reklamant, ohne rechtliches Interesse zu besitzen, die vorliegende Reklamation erhoben habe, so müsse man seinen Zweck dabei als einen mit gesundem Menschenverstand nicht zu ersehenden und unvernünftigen bezeichnen. Denn wenn der Zweck der Reklamation erreicht und die „Quang Nam" freigegeben werde, so würden den Vorteil davon, wie leicht einzusehen, nur die Eigentümer des Schiffes, die Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt, erlangen.

4. Wenn man den Schluß der Begründung des Urteils erster Instanz ansehe, so sei dort entschieden, daß

> es völkerrechtlich allgemein zugestanden sei, daß ein Schiff, welches zum Nutzen des Feindes Verteidigungsverhältnisse und Bewegungen der Kriegsflotte auskundschafte, auch wenn es ein neutrales Schiff sei, eingezogen werden könne. Demnach sei das zur Verhandlung stehende Schiff einzuziehen.

Für diese Annahme werde ausgeführt:

> Aus dem Vernehmungsprotokoll des Kapitäns, in welchem es heiße: er glaube, daß die an Bord genommene Cardiffkohle aus einem russischen Kohlenlager stamme ...... er nehme an, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der russischen Regierung gechartert worden sei ..... ergebe sich klar, daß das Schiff von der russischen Regierung gechartert worden sei.
>
> Daß das Schiff, obwohl es angegeben habe, von Shanghai nach Manila zu gehen, vorsätzlich die schwierige Route zwischen Formosa und den Pescadores gewählt habe und unter Kursänderung in die Hattan-Straße eingedrungen sei, sei offenbar geschehen, weil ihm die Aufgabe obgelegen habe, die Verteidigungsverhältnisse bei den genannten Inseln und die Bewegungen unserer Flotte auszuspionieren. Überdies habe das Schiff in Saigon Cardiffkohle eingenommen, welche es bisher noch nie gebraucht gehabt habe. Ferner sei es ohne jegliche Ladung von der Kamranh-Bucht über Hongkong nach Shanghai gegangen. Dort habe es auch wieder keine Ladung, vielmehr 130 Tons Cardiffkohlen genommen, obwohl es für eine Reise nach Manila noch reichlich Kohlen gehabt habe. Alle diese Handlungen hätten offenbar die Kundschafterdienste erleichtern sollen.

Das Gericht erster Instanz habe also offenbar allein auf eine unbestimmte Aussage des Kapitäns und die Qualität der geladenen Kohle ein so großes Gewicht gelegt, daß es zu jener Entscheidung gekommen sei.

5. Wie in der Reklamation gesagt, habe das zur Verhandlung stehende Schiff keine Konterbande geladen. Die Besatzung, Kapitän sowohl wie die geringe Mannschaft, seien alle Leute, welche nur auf Handelsschiffen gedient hätten und militärische Spionagedienste nicht zu erfüllen imstande seien. Ferner habe das Schiff auf der Reise von Shanghai nach Manila Maschinenschaden genommen und sei genötigt gewesen, zu stoppen. Dies gehe unbestreitbar hervor aus dem Bericht des Kapitäns der „Quang Nam" an den französischen Konsul in Naga-

saki vom 13. Juli 1905 und aus den Akten dieses Falls. In ersterem heiße es:

> Als am 15. Mai, nachmittags 3 Uhr, die Insel Agincourt in Sicht gekommen sei, habe der Kondensator Schaden genommen, und das Schiff sei darauf nach der Westseite von Formosa gefahren usw.

Nach dem zweiten Vernehmungsprotokoll habe der Vizekapitän auf die Frage, was er für einen Grund annehme dafür, daß man nach der Roverstraße gefahren sei, in kurzem geantwortet,

> Er nehme an, daß man vielleicht zur Reparatur des Maschinenschadens dorthin gefahren sei.

In dem Vernehmungsprotokoll des dritten Maschinisten heiße es:

> Ehe das Schiff in die Nähe der Pescadores gekommen sei, habe es Maschinenschaden erlitten, infolgedessen in den Kondensator Seewasser eingedrungen und aus der Soupape Dampf ausgeströmt sei. Der Obermaschinist habe den Kapitän gebeten, das Schiff stoppen zu lassen, worauf der Kapitän geantwortet habe, daß das Schiff bald vor Anker gehen werde usw.

Daß das Schiff ferner bei der Aufbringung eine andere Flagge als die französische geführt habe, dafür lägen nach dem Bericht des Offiziers, der die Beschlagnahme ausgeführt habe, keine Anhaltspunkte vor.

Daß daher das zur Verhandlung stehende Schiff vorsätzlich die schwierige Route zwischen Formosa und den Pescadores gewählt haben und unter Kursänderung in die Hattan-Straße eingedrungen sein solle, weil ihm die Aufgabe obgelegen habe, die Verteidigungsverhältnisse bei den genannten Inseln und die Bewegungen unserer Flotte auszuspionieren, sei eine Annahme, welche einfach eine Tatsache aufstelle, für welche keine wirklichen Beweise vorlägen und welche daher als unzutreffend bezeichnet werden müsse.

Wenn man annehme, daß die „Quang Nam“ sich eines Neutralitätsbruchs durch Unterstützung der Handlungen des Feindes schuldig gemacht habe, weshalb würden dann der Kapitän und seine Untergebenen nicht bestraft? Der Grund, weshalb man nur das Schiff einziehen wolle, werde wohl der sein, daß man jene nicht bestrafen könne.

6. Der Artikel 23 der von dem Völkerrechtskongreß von Turin im Jahre 1882 gefaßten Beschlüsse über das Seeprisenwesen spreche klar aus, daß neutrale Schiffe nur, wenn sie tatsächlich an dem Krieg teilgenommen oder die Absicht solcher Teilnahme gehabt hätten, aufgebracht werden könnten. Wenn der § 37 der japanischen Seeprisenordnung[7]) in Ziffer 5 von Schiffen spreche, „von denen anzunehmen

[7]) V.

ist, daß sie im Interesse des Feindes Kundschafterdienste leisten oder Nachrichten übermitteln oder sonst offenbar tätig sind, um den Feind zu unterstützen", so sei es unzweifelhaft, daß der Paragraph solche Fälle bezeichne, in welchen es bekannt und klar sei, daß solche Tätigkeit zur Unterstützung des Feindes vorliege.

Was die Tätigkeit des Kapitäns im vorliegenden Fall angehe, so seien Reeder und Charterer hieran in keiner Weise beteiligt, noch hätten sie darum gewußt. Da es überdies nicht klar sei, ob der Kapitän in das japanische Seeverteidigungsgebiet einzudringen im Begriff gewesen sei, um dem Feinde dadurch zu nützen, so könnten § 37, Ziffer 5 und § 47 der japanischen Seeprisenordnung keine Anwendung finden.

Die Pariser Deklaration vom Jahre 1856 erklärt die Freibeuterei mit Privatschiffen für aufgehoben. Sie spreche aus, daß auch feindliches Gut, wenn es auf einem Schiff mit neutraler Flagge verladen sei, abgesehen von Konterbande, nicht aufgebracht und eingezogen werden dürfe. Das moderne Völkerrecht erkenne in Wissenschaft und Praxis an, daß bezüglich von Seeprisen Kriegskonterbandegüter sehr schwer zu beurteilen, neutrale Schiffe dagegen, welche solche nicht geladen hätten, nicht so leicht aufzubringen und einzuziehen seien.

Da in dem vorliegenden Falle der „Quang Nam", wie aus den Akten hervorgehe, nur die widersprechenden Aussagen der Besatzung, dagegen keine richtigen Beweise vorlägen, so sei Reklamant der Ansicht, daß das Urteil erster Instanz völlig unbegründet sei, und beantrage die Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Mizukami Chojiro, sind folgende:

1. Es sei in Schiffahrtskreisen allgemeiner Brauch, daß der Chartervertrag, da er ein wichtiges Schiffspapier sei, um die Bewegungen eines Schiffes und sonstige Tatsachen zu erkennen, an Bord sei. Der von dem Reklamanten eingereichte, zwischen ihm und der Gesellschaft für chinesische Küstenschiffahrt abgeschlossene Chartervertrag sei indessen bei der Beschlagnahme nicht an Bord gewesen, auch sei nichts vorgebracht, was seine Abwesenheit hätte begründen können. In der ersten Aussage des Kapitäns des zur Verhandlung stehenden Schiffes, gegenüber dem mit dem Fall beauftragten Prisenrat, heiße es vielmehr:

> Er wisse, daß das Schiff von der russischen Regierung gechartert sei ..... Das Schiff habe keinen Chartervertrag besessen; der Grund sei wahrscheinlich der, daß es von der russischen Regierung gechartert sei ....

In der zweiten Aussage heiße es:

> Seine Annahme, daß das Schiff von der russischen Regierung gechartert sei, rühre schon aus der Zeit vor der Abreise von Saigon her. Überdies schließe er, daß das Schiff von

der russischen Regierung gechartert sei, daraus, daß es Kohlen aus den Kohlenlagern der russischen Regierung erhalten habe......

Der Vizekapitän habe in seiner ersten Vernehmung ausgesagt:

Davon, daß das Schiff an die russische Regierung verkauft worden sei, habe er nichts gehört, wohl sei aber in unbestimmter Weise davon gesprochen worden, daß es verchartert worden sei. Etwas gewisses müsse der Kapitän darüber wissen . . .

In der Vernehmung des ersten Maschinisten stehe:

Er habe wohl von einem Gerücht gehört, nach welchem das zur Verhandlung stehende Schiff der russischen Regierung verchartert worden sei, könne das aber nicht bestimmt behaupten ....

Die Mannschaft sei einmütig der Ansicht, daß das Schiff in Charter der russischen Regierung stehe, und sage kein Wort darüber, daß das Schiff von dem Reklamanten gechartert worden sei. Nach diesen Aussagen und Tatumständen sei es nicht schwer zu schließen, daß der Chartervertrag in Wahrheit nicht errichtet worden sei, umsomehr, als der Chartervertrag nur ein privates Dokument sei, welches jederzeit zwischen den Zeichnern hergestellt sein könne und daher nicht ohne weiteres glaubwürdig sei.

Es sei daher zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz den Chartervertrag abgewiesen und nicht als tatsächlich anerkannt habe; und die Berufung sei unbegründet.

2. Die Gründe, weshalb der von dem Reklamanten eingereichte Chartervertrag keinen Glauben verdiene, seien oben dargetan. Wenn man danach seiner Errichtung keinen Glauben schenke, so könne, wenn der Reklamant auch behaupte, daß auf Grund dieses Chartervertrags ein Prozeß erhoben und tatsächlich beim Gericht in Saigon anhängig sei, diese eine Sache seine Errichtung nicht beweisen. Überdies sei die Tatsache, daß die Zeichner des Vertrages einen Prozeß angestrengt hätten, lediglich eine Behauptung des Vertreters der Reklamation, welche nicht bewiesen worden sei.

3. In der von dem Vertreter der Reklamation eingereichten notariellen Vollmacht sei der Auftrag des Reklamanten an den Vertreter niedergelegt, nach welchem derselbe die Reklamation in der vorliegenden Prisensache erheben und andere wichtige Maßnahmen ergreifen solle. Der Hauptzweck der Vollmacht sei eben der, die Einzelheiten der Vollmacht klar darzustellen, und es sei nach der Art des Dokuments und seinem Sinn klar, daß man über die Frage, ob der Vollmachtgeber der Eigentümer oder der Charterer des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei oder nicht, keinen notariellen Akt habe nehmen

wollen. Wenn daher auch in der Vollmacht stehe, daß der Reklamant die Eigenschaft eines Charterers besitze, so könne man darin doch keinen Beweis für das Bestehen des Chartervertrags erblicken. Dies um so weniger, als die Tatsache, daß das Wort „Charterer" dort verzeichnet sei, wohl beweisen könne, daß der Reklamant dem Notar gegenüber eine solche Aussage gemacht habe, nicht aber, daß diese Aussage auch wahr gewesen sei.

Der Reklamant führe für die Behauptung, daß seine Aussage gegenüber dem Notar wahr sei, deutsche und andere Rechtsbestimmungen an. Diese hätten aber zu der vorliegenden Sache keine direkte Beziehung und außerdem sei die Behauptung, wie oben dargetan, offenbar unbegründet und brauche hier nicht aufs neue erörtert zu werden.

4. In der ersten Aussage des Kapitäns, gegenüber dem mit dem Fall beauftragten Prisenrat, heiße es:

> Er könne selbst den Grund, weshalb er bis nach den Pescadores gegangen sei, nicht klar aussprechen, meine aber, der Prisenrat müsse ihn selber kennen....

In der zweiten Aussage heiße es:

> Er glaube, daß die auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladenen Cardiffkohlen aus einem russischen Kohlenlager entnommen seien..... Er glaube, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der russischen Regierung gechartert worden sei.

In der ersten Vernehmung des Vizekapitäns heiße es:

> Freilich sei ein Maschinenschaden entstanden, da aber darin für die Reise kein Hindernis gelegen habe, so sei die Reise fortgesetzt worden. Es sei nur ein kleiner Schaden gewesen, der es nicht erfordert habe, zu seiner Reparatur in einen Hafen einzulaufen oder die Hilfe eines anderen Schiffes in Anspruch zu nehmen....

Der erste Maschinist habe in seiner ersten Aussage gesagt:

> Er habe sich mit niemandem darüber besprochen, daß zur Reparatur des Schadens Kilung angelaufen werden solle... Sie hätten ein zwischen Formosa und den Pescadores fahrendes Schiff gesichtet und seien demselben etwa einen halben Tag gefolgt. Dies sei aber nicht geschehen, um seine Unterstützung bei der Reparatur zu erbitten....

Aus allen diesen Aussagen und der Tatsache, daß das Schiff ohne irgendwelche Ladung von der Kamranh-Bucht über Hongkong nach Shanghai gefahren sei, wo es gleichfalls wiederum keine Ladung genommen, sondern eine große Menge Cardiffkohle zum eigenen Gebrauch geladen habe; ferner aus der Vorgabe, nach Manila zu gehen, während es absichtlich die schwierige Route zwischen Formosa und den Pascadores

genommen habe und unter Kursänderung in die Hattanstraße eingedrungen sei; sowie aus der bekannten Tatsache, daß auf den Pescadores ein Kriegshafen und eine Festung seien, welche in militärischer Beziehung von größter Bedeutung seien: aus allem diesen sei es über jeden Zweifel erhaben, daß das zur Verhandlung stehende Schiff nach den Pescadores gefahren sei, nicht um seinen Maschinenschaden zu reparieren, sondern um für Rußland unseren Verteidigungszustand auf den genannten Inseln und die Bewegungen unserer Flotte auszukundschaften. Wenn daher das Urteil diese Tatsachen angenommen und auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs erkannt habe, so sei das zutreffend, und die Berufung unbegründet.

Aus diesen Gründen sei die Berufung abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Nach dem von dem Reklamanten aufs neue dem Oberprisengericht eingereichten, von dem Landgerichtsdirektor in Saigon beglaubigten Chartervertrag kann freilich angenommen werden, daß der Reklamant an dem zur Verhandlung stehenden Schiff rechtliches Interesse hat.

Das Schiff ist aber von Saigon über Hongkong nach Shanghai gegangen, und hat, obwohl es angegeben hat, von Shanghai nach Manila zu gehen, und auf dieser Route begriffen war, seine ganze, bei Abreise von Shanghai eingenommene Ladung in der Kamranh-Bucht der russischen baltischen Flotte abgeliefert und ist danach ohne jede Ladung weitergefahren. Auf dieser Reise brannte es Cardiffkohle, welche weder dieses Schiff jemals verwandt hatte, noch überhaupt im Osten gewöhnliche Handelsschiffe verwenden. Obwohl es in Shanghai noch reichlich Kohlen für eine Reise nach Manila an Bord hatte, nahm es noch weitere 130 Tons Cardiffkohle ein. Während es angab, von Shanghai nach Manila zu gehen, fuhr es zwischen Formosa und den Pescadores ein, änderte absichtlich seinen Kurs und versuchte in die Hattan-Straße einzudringen.

Der Kapitän hat nach dem Vernehmungsprotokoll ausgesagt, daß das Schiff ein französisches sei und daß er nicht gehört habe, daß es bis zur Abfahrt von Saigon an die russische Regierung verkauft worden sei. Doch habe er gehört, daß es später an die russische Regierung verchartert worden sei. Schon vor der Abreise von Saigon habe er gedacht, daß das Schiff von der russischen Regierung gechartert worden sei; dies habe er auch daraus geschlossen, daß das Schiff Kohlen aus den russischen Kohlenlagern erhalten habe. Da aber kein Chartervertrag da sei, so könne er es nicht bestimmt behaupten. Er könne nicht deutlich darüber aussagen, weshalb er nach den Pescadores gefahren sei. Aber der Richter müsse das selber wissen.... Freilich bestehe an und für sich durchaus kein Hindernis, weshalb er den Grund, aus welchem er nach den Pescadores gegangen sei, nicht nennen solle, wie oft er aber auch

gefragt werde, werde er ihn doch nicht sagen, weil das ihm nach seiner Rückkehr in seine Heimat persönlich schaden werde. Wenn ferner das Schiff keinen Chartervertrag gehabt habe, so nehme er an, daß der Grund dafür vielleicht der sei, daß es von der russischen Regierung gechartert sei.....

Wenn man diese Aussagen und den Umstand zusammenhält, daß auch der Vizekapitän, der erste Maschinist und der dritte Maschinist ausgesagt haben, sie hätten unbestimmt gehört, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der russischen Regierung gechartert worden sei, so muß man zu dem Schluß kommen, daß das Schiff von der russischen Regierung gechartert worden ist und versucht hat, für den Feind militärische Geheimnisse Japans auszuspionieren.

Der Reklamant behauptet freilich, daß die Besatzung des zur Verhandlung stehenden Schiffs nur aus Leuten bestehe, welche nur in der Handelsschiffahrt gedient hätten und zu militärischer Spionage nicht imstande seien. Militärische Spionage erfordert aber keineswegs unbedingt, daß der Betreffende besondere militärische Kenntnisse besitzt. Es ist daher unbegründet, daß die Besatzung eines Handelsschiffs dazu nicht imstande ist.

Der Reklamant sagt ferner, das Schiff habe sich den Pescadores genähert, weil es damals Maschinenschaden gehabt habe, der es nötigte, zur Reparatur die Hilfe eines anderen Schiffs in Anspruch zu nehmen oder einen Hafen anzulaufen. Es geht indes aus dem Bericht des zur Besatzung des Kaiserlichen Kriegsschiffs „Bingo Maru" gehörigen Marineingenieurs Tsubouchi Minoru hervor, daß das zur Verhandlung stehende Schiff in keiner Weise Reparaturen nötig gehabt habe, wegen deren es habe vor Anker gehen müssen. Außerdem geht aus der oben angegebenen Aussage des Kapitäns hervor, daß das Schiff nicht, weil Reparaturen nötig gewesen seien, nach den Pescadores gefahren ist. Daher kann auch die Behauptung des Reklamanten über diesen Punkt nicht anerkannt werden.

Aus diesen Gründen ist es durchaus zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz angenommen hat, daß das zur Verhandlung stehende Schiff für den Feind unseren Verteidigungszustand und die Bewegungen unserer Flotte ausspioniert hat, und daraufhin seine Einziehung entschieden hat. Daher ist die Berufung unbegründet.

Es wird demnach wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 12. März 1906 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend das Lazarettschiff „Orel" des russischen Roten Kreuzes, wird nach Einsicht des Schriftsatzes der Staatsanwälte Mizukami Chojiro und Yamamoto Tatsurokuro, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Das Lazarettschiff „Orel" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Das zur Verhandlung stehende Lazarettschiff „Orel" steht im Eigentum der Gesellschaft der russischen freiwilligen Flotte. Sein Heimatshafen ist Odessa in Rußland, es führt die russische Handelsflagge und dient zum Personen- und Gütertransport. Das russische Rote Kreuz hat das Schiff anläßlich des japanisch-russischen Krieges als Lazarettschiff gechartert, und am 29. Juni 1904 hat die russische Regierung durch Vermittlung des französischen Gesandten in Japan für dasselbe um Bewilligung der Freiheiten nachgesucht, welche in den Artikeln 1 bis 5 des Haager Vertrages vom 29. Juli 1899 über die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auf den Seekrieg bestimmt sind. Auf Grund der Zustimmung der Kaiserlichen Regierung wurde das Schiff in Toulon in Frankreich ausgerüstet und mit der für ein Lazarettschiff notwendigen Einrichtung versehen. Es erhielt eine Bescheinigung von dem französischen Marineoberingenieur der Schmiede- und Schiffsbauwerkstätten in Caen und eine Konzessionsurkunde der russischen Regierung und wurde der zweiten russischen pazifischen Flotte zugeteilt. Es stieß in Tanger in französisch Afrika zu dieser Flotte und fuhr mit ihr zusammen nach dem Osten. Am 21. November 1904 russischen Stils befolgte es den Befehl des Kommandierenden des Geschwaders, dem zu dem Geschwader gehörigen Schiff „Malaia" nachzufahren und ihm Order zu geben, sich nicht aus dem Signalbereich zu entfernen. Ferner nahm es am 21. Mai 1905 auf Befehl des Geschwaderchefs den Kapitän Alex Steward und drei andere Leute des von dem zum Geschwader gehörigen Kriegsschiff „Oleg" aufgebrachten englischen Dampfers „Oldhamia", obwohl diese ganz gesund waren, mit der Weisung, sie nach Wladiwostok mitzunehmen, an Bord. Bei Kapstadt erhielt es von dem Stab des Geschwaders Order, 10 000 Fuß 2 mm starken und 1000 Fuß 1 mm starken gut isolierten Leitungsdraht zu beschaffen. Als das zweite und dritte Geschwader sich der Straße von Tsushima näherten, fuhr die „Orel", wie auch das andere Lazarettschiff „Kastroma" bald auf der Höhe der ersten, bald der zweiten Kriegsschiffe des Geschwaders, welches in Formation von zwei und drei Linien vorrückte. Die beiden Schiffe standen dabei auf den Flügeln und bildeten mit dem an der Tête fahrenden Schiff ein Dreieck.

Am 27. Mai 1905, 3 Uhr 30 Minuten nachmittags, wurde das zur Verhandlung stehende Schiff 10 Seemeilen westlich von Okinoshima, während das russische Geschwader mit der vereinigten japanischen Kriegsflotte in Kampf war, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Sado Maru" zu stoppen beordert und in der Folge nach der Miura-Bucht bei Tsushima geführt und, weil es die Operationen des Feindes unterstützt hatte, mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Sado Maru", Korvettenkapitäns Hashi Kanshiro, durch die Konzessionsurkunde seitens des russischen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Ministers in Frankreich, die Bescheinigung des Oberingenieurs der Schmiede- und Schiffsbauwerkstätten in Caen in Frankreich, die Abschrift einer Note des französischen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Ministers in Japan an den Kaiserlichen Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Orel", Jacob Konstantinowitsch Lafmatoff, des ersten Offiziers Alexander Behrmann, des Chefarztes Jacob Muritanowski, des Rendanten Walter Osten-Sacken, den Meßbrief und das Tagebuch des genannten Dampfers, das Vernehmungsprotokoll des Kapitäns der „Oldhamia", Alex Steward, und Bescheinigungen dieses Kapitäns und der drei anderen Leute von demselben Dampfer.

Die Hauptpunkte der Staatsanwälte sind folgende:

Da das zur Verhandlung stehende Lazarettschiff erwiesenermaßen von dem Feinde zu Zwecken der Kriegsführung benutzt worden sei, so müsse es mitsamt seinem Zubehör eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Da sich die Vergünstigung der Unverletzlichkeit von Lazarettschiffen auf solche Fälle beschränkt, wo das Schiff die festbestimmten Bedingungen erfüllt und ausschließlich dem wohltätigen Zweck der Hülfeleistung an Verwundete, Kranke und Schiffbrüchige dient, so kann ein solches Schiff, wenn es zu Kriegszwecken eines der kriegführenden Staaten benutzt wird, der Wegnahme nicht entgehen. Das erkennt das Völkerrecht allgemein an und das geht auch aus dem Wortlaut des Haager Vertrages, welcher die Genfer Konvention für den Seekrieg in Anwendung setzt, klar hervor.

Das zur Verhandlung stehende Lazarettschiff hat freilich eine seinem Namen entsprechende Ausrüstung erhalten und der Kaiserlichen Regierung ist von der russischen Regierung Mitteilung gemacht worden; aber es hat, während es dem russischen zweiten pazifischen Geschwader folgte, auf der Fahrt nach dem Osten einem zu dem Geschwader gehörigen Dampfer Befehle des Geschwaderchefs übermittelt und den Kapitän und drei andere Leute eines von dem Geschwader aufgebrachten

englischen Dampfers, obwohl diese gesund waren, an Bord genommen, um dieselben nach dem feindlichen Kriegshafen Wladiwostok zu befördern. Dadurch hat es offenbar die feindlichen Kriegsoperationen unterstützt.

Ferner muß daraus, daß es von dem Geschwader Befehl erhielt, Kriegsbedarfsartikel zu besorgen und daß es während der Fahrt den Platz, den gewöhnlich Wachtschiffe haben, einnahm, geschlossen werden, daß dem zur Verhandlung stehenden Lazarettschiff stets die Erledigung von kriegerischen Aufgaben für das feindliche Geschwader oblag.

Das Schiff kann daher die besondere Vergünstigung des Haager Vertrages, welcher die Genfer Konvention für den Seekrieg in Anwendung setzt, nicht beanspruchen und kann völkerrechtlich mit allem Recht eingezogen werden.[1])

Da innerhalb der von dem unterzeichneten Prisengericht in der Bekanntmachung festgesetzten Frist eine Reklamationsschrift nicht eingegangen ist, so wird nach Antrag des Staatsanwalts auf Grund des letzten Absatzes des § 16 der Prisengerichtsordnung[2]) ohne Verhandlung wie in der Urteilsformel entschieden.

Am 25. Juli 1905 im Prisengericht zu Sasebo.

(Unterschriften.)

In der Prisensache, betreffend dem Lazarettschiff „Orel“ des russischen Roten Kreuzes gehöriges Geld, wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Das dem Lazarettschiff „Orel“ gehörige Geld im Betrage von 54 569 Francs, 83 Centimes und 2486 Rubel, 44 Kopeken wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Das zur Verhandlung stehende Geld ist dem der russischen Gesellschaft vom Roten Kreuz angehörigen Lazarettschiff „Orel“ zur Bestreitung der Gehälter der Angestellten der Gesellschaft auf diesem Schiff und der sonstigen allgemeinen Ausgaben geliefert worden. Das genannte Lazarettschiff ist anläßlich des japanisch-russischen Krieges dem zweiten russischen pazifischen Geschwader beigegeben worden und reiste mit diesem zusammen nach dem Osten. Am 21. November 1904 russischen Stils befolgte es den Befehl des Kommandanten des

[1]) V. § 47. — [2]) IV.

Geschwaders, dem zu dem Geschwader gehörigen Schiff „Malaia“ nachzufahren und ihm Order zu geben, sich nicht aus dem Signalbereich zu entfernen. Ferner nahm es am 21. Mai 1905 auf Befehl des Geschwaderchefs den Kapitän Alex Steward und drei andere Leute des von dem zum Geschwader gehörigen Kriegsschiff „Oleg“ aufgebrachten englischen Dampfers „Oldhamia“, obwohl diese ganz gesund waren, mit der Weisung, sie nach Wladiwostok mitzunehmen, an Bord. Bei Kapstadt erhielt es von dem Stab des Geschwaders Order, 10000 Fuß 2 mm starken und 1000 Fuß 1 mm starken gutisolierten Leitungsdraht zu beschaffen. Als das zweite und dritte Geschwader sich der Straße von Tsushima näherten, fuhr die „Orel“ wie auch das andere Lazarettschiff „Kastroma“ bald auf der Höhe der ersten, bald der zweiten Kriegsschiffe des Geschwaders, welches in Formation von zwei und drei Linien vorrückte. Die beiden Schiffe standen dabei auf den Flügeln und bildeten mit dem an der Tête fahrenden Schiff ein Dreieck.

Als am 27. Mai 1905 das Schiff in der Miura-Bai bei Tsushima aufgebracht wurde, wurde auch das zur Verhandlung stehende Geld mit Beschlag belegt.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Stellvertreters des Kommandanten der „Sado Maru“, Korvettenkapitäns Hashi Kanshiro, durch die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Orel“, Jacob Konstantinowitsch Lafmatoff, des ersten Offiziers Alexander Behrmann, des Chefarztes Jacob Muritanowski, des Rendanten Walter Osten-Sacken sowie des Kapitäns der „Oldhamia“, Alex Steward, und durch die Bescheinigungen dieses Kapitäns und der drei anderen Leute desselben Dampfers.

Die Hauptpunkte der Ansicht der Staatsanwälte sind folgende:

Da das in Frage stehende Lazarettschiff von dem Feinde zu Zwecken der Kriegsführung benutzt worden sei, so müsse das zur Verhandlung stehende Geld, welches zur Bestreitung der verschiedenen Ausgaben des Schiffes bestimmt gewesen sei, als diesem Lazarettschiff zugehöriges Gut zusammen mit demselben eingezogen werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Da das Lazarettschiff die Fähigkeit des Genusses der besonderen Vergünstigung der Unverletzlichkeit verloren hat und als Prise zu behandeln ist, so muß auch das gesamte an Bord befindliche Zubehör eingezogen werden.

Das dem russischen Roten Kreuz angehörige Lazarettschiff „Orel“ hat, während es dem zweiten russischen pazifischen Geschwader folgte, auf der Fahrt nach dem Osten einem zu dem Geschwader gehörigen Dampfer Befehle des Geschwaderchefs übermittelt und den Kapitän und drei andere Leute eines von dem Geschwader aufgebrachten englischen

Dampfers, obwohl diese gesund waren, an Bord genommen, um dieselben nach dem feindlichen Kriegshafen Wladiwostok zu befördern. Dadurch hat es offenbar die feindlichen Kriegsoperationen unterstützt.

Ferner muß daraus, daß es von dem Geschwader Befehl erhielt, Kriegskonterbande zu besorgen und daß es während der Fahrt den Platz, den gewöhnlich die Wachtschiffe haben, einnahm, geschlossen werden, daß dem genannten Lazarettschiff stets die Erledigung von kriegerischen Aufgaben für das feindliche Geschwader oblag.

Es kann daher die besondere Vergünstigung des Haager Vertrages vom 29. Juli 1899, welcher die Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auf den Seekrieg zur Anwendung bringt, nicht empfangen.

Das zur Verhandlung stehende Geld ist zum Betriebe des genannten Lazarettschiffs bestimmt gewesen und muß daher in gleicher Weise wie die medizinischen Instrumente und Materialien als unentbehrlich notwendiges Zubehör des Schiffes mit diesem zusammen von rechtswegen eingezogen werden. [1])

Der auf dem Lazarettschiff befindliche Generalbevollmächtigte und Kassenführer der russischen Gesellschaft vom Roten Kreuz, Baron Walter von Osten-Sacken, hatte freilich in dieser Angelegenheit eine Reklamation auf Freigabe der gesamten zur Verhandlung stehenden Gelder eingereicht, er hat dieselbe aber nach Schluß der mündlichen Verhandlung zurückgezogen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 31. Juli 1905 im Prisengericht zu Sasebo, im Beisein des Staatsanwalts Yamamoto Tatsurokuro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Theodor und F. Eimbcke, offene Handelsgesellschaft und H. Wilhelm Dieckmann jr., Kommanditgesellschaft, beide in Hamburg, Deutschland, vertreten durch Reinhold Richter, Führer des Dampfers „Lydia“, wohnhaft in Deutschland, Bremerhaven, Bürgermeister-Schmidtstraße Nr. 107.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togi, Togiyamachi Nr. 41.

In der Prisensache betreffend den deutschen Dampfer „Lydia“ wird, wie folgt, entschieden:

[1]) § 47.

Urteilsformel:

Der Dampfer „Lydia" wird eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Lydia" steht im gemeinsamen Eigentum der Reklamanten Theodor und F. Eimbcke (offene Handelsgesellschaft) und der Kommanditgesellschaft H. Wilhelm Dieckmann jr., führt die deutsche Flagge und dient zum Gütertransport. Der Dampfer wurde von der im Miteigentum stehenden Kommanditgesellschaft H. Wilhelm Dieckmann jr. gechartert und mit Bestimmung für den russischen Hafen Nikolajewsk in Hamburg mit Maschinenöl, Zylinderöl, Wagenfett, Madiafett, Essigsäure, Schmierkannen, Zwischenlegscheiben, Bandeisen, Treibriemen, Schmirgel, Hanfseilen, Kochsalz und Salz beladen. Es wurden zweierlei Ladungsmanifeste und Konnossemente ausgestellt, von denen die einen Hongkong, die anderen Nikolajewsk als Bestimmungsort angaben. Das Schiff wurde jedoch nur mit den ersteren versehen, um ihm den Anschein zu geben, als ob es nach Hongkong bestimmt sei.

Am 8. April 1905 fuhr der Dampfer von Hamburg ab, traf am 4. Juni in Hongkong ein und fuhr, nachdem der Kapitän das bereits vor seiner Ankunft in Hongkong von der Reederei eingetroffene, auf Nikolajewsk lautende Ladungsmanifest und die Konnossemente in Empfang genommen hatte, am 8. Juli nach Nikolajewsk ab, wobei er Kurs östlich um Formosa und südlich von Okinawa nahm. Vom 16. desselben Monats geriet der Dampfer in einen Taifun, infolgedessen am 17. sein Ruder brach.

Während der Dampfer auf der See trieb, wurde am 20. ein Notruder fertiggestellt und beschlossen, nach Nagasaki als Nothafen zu fahren. Da aber das Ruder nicht, wie erwartet, operierte und die Fahrt nach Nagasaki nicht möglich war, so wurde beschlossen, Shanghai als Nothafen anzulaufen. Als der Dampfer am 23. desselben Monats in die Nähe der Hauptinsel Okinawa kam, brach das Ruder wieder und das Schiff mußte, weil es bewegungsunfähig war, seine Fahrt nach Shanghai aufgeben und die Signalstation von Kap Kiamu auf der genannten Insel um Hilfe angehen. Es fuhr alsdann unter Beistand des japanischen Dampfers „Futami Maru" nach dem Hafen von Naha und wurde daselbst am 26. desselben Monats, weil es Kriegskonterbande an Bord haben sollte, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" beschlagnahmt.

Die obigen Tatsachen gehen klar hervor aus der schriftlichen Aussage des Kommandanten des Kriegsschiffs „Nippon Maru", Narikawa Ki, aus den Vernehmungsprotokollen des Kapitäns Reinhold Richter, des ersten Offiziers Franz Bernau, des zweiten Offiziers

Hans Ostermann vom Dampfer „Lydia", aus dem Schiffszertifikat, dem Ladungsmanifest, den Konnossementen, dem Logbuch, dem Chartervertrag und dem Gesundheitspaß des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Der Dampfer sei nicht auf der Fahrt nach Nikolajewsk beschlagnahmt worden. Er habe vielmehr seine Reise nach Nikolajewsk aufgegeben gehabt und sei bereits 250 Seemeilen nach Shanghai zurückgekehrt gewesen, als er die Signalstation von Kap-Kiamu auf Okinawa um Hilfe bat und in den Hafen von Naha einfuhr. Während er dort vor Anker lag, sei er beschlagnahmt worden. Selbst angenommen, der Dampfer habe Konterbandeschiffahrt betrieben, so habe er doch unterwegs seinen Plan geändert und sein Ziel aufgegeben und könne deshalb nicht beschlagnahmt werden.

2. Eine Entscheidung darüber, ob die Fahrt völkerrechtlich als verboten anzusehen sei oder nicht, könne nur unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Tatsachen und Umstände getroffen werden. Auf bloße Vermutung zukünftiger, noch unbestimmter Tatsachen hin, wie z. B. daraufhin, daß der Dampfer nach Fertigstellung seiner Reparaturen die einstweilen unterbrochene Fahrt wieder aufgenommen haben würde, könne eine derartige Entscheidung rechtmäßig nicht gefällt werden. Angenommen aber, die Entscheidung entspreche dem Recht, so wäre es doch unmöglich gewesen, daß der Dampfer, nachdem er in Shanghai angekommen wäre und seine Reparaturen bewerkstelligt hätte, früher als am 15. Oktober Shanghai hätte verlassen können. Da zu dieser Zeit die See schon zugefroren gewesen sein würde, so würde der Dampfer seine Reise nach Nikolajewsk erst im April nächsten Jahres haben ausführen können. Es erübrige sich, gegenwärtig, wo der Frieden zwischen Japan und Rußland bereits geschlossen und die Ratifikation schon ziemlich sicher sei, darüber Worte zu verlieren, daß eine Beschlagnahme auf Grund von Tatsachen, die erst nach dem April nächsten Jahres eintreten könnten, nicht zu rechtfertigen sei.

3. Angenommen, die Verteidigungspunkte zu 1 und 2 hätten keinen Bestand, so seien doch die an Bord des zur Verhandlung stehenden Dampfers verladenen Güter vorzugsweise landwirtschaftliche Geräte, also keine Kriegskonterbande. Weder sie noch der Dampfer, der sie führe, könnten demnach eingezogen werden.

4. Es befänden sich freilich unter der Ladung einige Güter, die nach dem Standpunkt der japanischen Regierung Kriegskonterbande wären; ihre Verladung sei aber ohne Dolus oder Prämeditation geschehen. Da ferner Schiffseigentümer und Ladungseigentümer verschiedene Personen wären, so erscheine es recht und billig, nur die Kriegskonterbande einzuziehen, die übrige Ladung aber sowie das Schiff freizulassen.

Aus diesen Gründen beantrage er die Freilassung des zur Verhandlung stehenden Schiffes.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da das unter der Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers befindliche Bandeisen, Maschinenöl, die Treibriemen, das Kochsalz usw. nach Nikolajewsk bestimmt gewesen seien, so wären sie Kriegskonterbande. Da ferner der zur Verhandlung stehende Dampfer bei dem Transport dieser Kriegskonterbandegüter sich falscher Angaben bedient habe und Schiff und Ladung derselben Person gehöre, so sei das Schiff einzuziehen.

Das Gericht betrachtet es als Bestimmung und Gebrauch des Völkerrechts, daß Schiffe, welche unter Anwendung die Wahrheit entstellender Mittel Kriegskonterbande führen, einzuziehen sind.

Was die unter der Ladung des zur Verhandlung stehenden Dampfers befindlichen Güter, nämlich Maschinenöl, Zylinderöl, Wagenfett, Madiafett, Essigsäure, Schmierkannen, Zwischenlegescheiben, Bandeisen, Treibriemen, Schmirgel und Hanfseile angeht, so sind sie Materialien zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und Handelsschiffen; das Kochsalz und sonstige Salz ist ein Nahrungsmittel; der Bestimmungsort Nikolajewsk ist zusammen mit Wladiwostok der wichtigste Verteidigungspunkt des russischen Küstengebiets; nachdem seit etwa Juni oder Juli 1905 Wladiwostok von der Kaiserlichen Kriegsflotte von dem Seeverkehr mehr oder weniger abgeschnitten war, diente hauptsächlich Nikolajewsk als Tor und Tür für die Einfuhr von Kriegsbedarfsartikeln. Aus diesen Tatsachen muß geschlossen werden, daß die genannten Waren für den Kriegsbedarf des Feindes geliefert werden sollten und daß sie daher Kriegskonterbande sind. [1])

Obwohl der Dampfer bereits bei seiner Abreise von Hamburg definitiv nach Nikolajewsk bestimmt war, wurden Ladungsmanifest und Konnossemente, um der Aufbringung durch das zu der Zeit zwischen Hongkong und Singapore kreuzende Kaiserliche Geschwader zu entgehen, auf Hongkong ausgestellt und das Schiff mit diesen Papieren versehen. Weil das Schiff derart unter Anwendung von Mitteln, welche die Wahrheit entstellen sollten, Kriegskonterbande geführt hat, ist dasselbe einzuziehen. [2])

Der Prozeßvertreter behauptet, der zur Verhandlung stehende Dampfer habe seine Reise nach Nikolajewsk aufgegeben gehabt; angenommen aber, er habe sie nicht aufgegeben gehabt; so würde er doch wegen seiner Reparaturen die Reise nicht vor dem 15. Oktober d. Js. haben fortsetzen können. Zu dieser Zeit sei aber das Meer bereits zugefroren, so daß der Dampfer erst nach April nächsten Jahres seine Reise hätte unternehmen können. Auf eine derartige noch völlig un-

[1]) II. Ziffer 1 und 2. — [2]) V. § 44.

bestimmte Tatsache hin das Schiff mit Beschlag zu belegen, sei unrechtmäßig. Dem steht entgegen, daß der Kapitän Reinhold Richter auf eine Frage des Untersuchungsrichters geantwortet hat, daß er nach Ausführung einer vorläufigen Reparatur in Okinawa nach Nikolajewsk weitergefahren sein würde, woraus klar hervorgeht, daß der Kapitän zur Zeit der Beschlagnahme seinen Plan, nach Nikolajewsk zu fahren, nicht aufgegeben hatte. Es muß als ein allgemeiner Grundsatz des Völkerrechts angesehen werden, daß ein Schiff, welches Kriegskonterbande führt, wenn es zur Zeit der Aufbringung sein Ziel nicht endgültig aufgegeben hat, der Aufbringung unterliegt. Daher ist, selbst wenn wie im vorliegenden Falle das Schiff nicht in der Lage war, die Reise wegen seiner Reparaturen, eher als nach April nächsten Jahres auszuführen, in der Aufbringung eine Unrechtmäßigkeit nicht zu finden. Dieses um so weniger als, selbst wenn das Schiff nach Shanghai gefahren wäre und dort in Reparatur gegangen wäre, eine so lange Zeit, wie der Prozeßvertreter behauptet, dazu nicht erforderlich gewesen wäre und der Dampfer sehr wohl vor Zufrieren der nördlichen Gewässer in Nikolajewsk hätte eintreffen können.

Die Behauptungen des Prozeßvertreters sind also unbegründet, und es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 18. Oktober 1905 im Prisengericht zu Sasebo, im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Theodor & F. Eimbcke, offene Handelsgesellschaft, und H. Wilhelm Dieckmann jr., Kommanditgesellschaft, beide in Hamburg, vertreten durch Reinhold Richter, Führer des Dampfers „Lydia", wohnhaft in Bremerhaven, Bürgermeister-Schmidtstraße Nr. 107.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi in Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 18. Oktober 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend den am 26. Juli 1905 im Hafen von Naha von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" aufgebrachten deutschen Dampfer „Lydia", ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des Dampfers „Lydia" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Reinhold Richter, als Vertreter der Reklamanten, der offenen Handelsgesellschaft Theodor

& F. Eimbcke und der Kommanditgesellschaft H. Wilh. Dieckmann jr., durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe des Dampfers „Lydia" beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei auf der Fahrt nach Nikolajewsk am 16. Juli 1905 auf offener See, 27° 40' nördlicher Breite und 131° 2' östlicher Länge von einem schweren Unwetter betroffen worden und habe bei zunehmendem Sturme am folgenden Tage Ruderhavarie erlitten. Nachdem der Dampfer drei Tage lang steuerlos getrieben sei, sei es am 20. Juli gelungen, ein Notruder fertigzustellen. Da jedoch mit Rücksicht auf die Schiffshavarie und die noch beträchtliche Entfernung bis Nikolajewsk die Fahrt nach dem ursprünglichen Bestimmungshafen unausführbar erschienen sei, so habe man am selben Tage (die Mittagsposition des Schiffes sei 26° 45' nördlicher Breite und 131° 35' östlicher Länge gewesen) zwischen 5 und 8 Uhr nachmittags in einem Schiffsrate der Offiziere beschlossen, nach Shanghai zu gehen. In Ausführung dieses Beschlusses sei das Schiff drei weitere Tage gefahren und habe zirka 250 Seemeilen zurückgelegt. Als es am 23. desselben Monats, nachmittags zwischen 1 und 4 Uhr unweit der Okinawa-Inseln infolge neuerdings erlittenen Schadens am Notruder bewegungsunfähig geworden sei, habe es durch Signale von der Signalstation bei Kap Kiamu Hilfe erbeten und sei am 24., 5 Uhr nachmittags, von dem Dampfer „Futami Maru" in den Hafen von Naha eingeschleppt worden. Während der Dampfer dort vor Anker gelegen habe, sei er am 26. desselben Monats von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" aufgebracht worden. Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei mithin keineswegs auf der Fahrt nach Nikolajewsk aufgebracht worden. Vielmehr sei der Verlauf der gewesen, daß der Dampfer die Reise dorthin längst aufgegeben gehabt, von der Fahrt nach Shanghai bereits 250 Seemeilen zurückgelegt, Naha als Nothafen angelaufen und daselbst vor Anker gelegen habe, als er aufgebracht worden sei. Nach völkerrechtlicher Praxis unterliege jedoch ein Schiff, das mit der Absicht, dem Feinde Konterbande zuzuführen, ausgefahren sei, nicht der Einziehung, wenn es während der Fahrt seine Absicht ändere und den Transport der Konterbande aufgäbe. Aus diesem Grunde müsse das zur Verhandlung stehende Schiff ganz fraglos freigegeben werden.

Im Urteil der ersten Instanz sei die im Vernehmungsprotokoll aufgezeichnete Aussage des Kapitäns Reinhold Richter „wenn sich

die Reparatur des Dampfers in Okinawa hätte bewerkstelligen lassen, so wäre er nach Nikolaiewsk gefahren", angezogen und auf Grund derselben die Fahrt nach Shanghai als Ausflucht angesehen worden. Daß sich jedoch der Dampfer wirklich auf der Fahrt nach Shanghai befunden habe, dafür spreche die effektive Tatsache, daß er drei Tage lang den Kurs auf Shanghai genommen und bereits annähernd 250 Seemeilen zurückgelegt habe. Die als Aussage des Kapitäns in dem Vernehmungsprotokoll verzeichneten Angaben entsprächen nicht den Tatsachen und seien nicht von ihm geäußert worden. Der Kapitän habe gegen diese unsinnige Aussage schon in der ersten Instanz protestiert; vermutlich beruhe sie auf einem Mißverständnis des Dolmetschers. Aber selbst, wenn der Kapitän ausgesagt haben sollte, er würde nach Nikolajewsk gegangen sein, so müsse man doch angesichts klaren Gegenbeweises, der darin liege, daß er tatsächlich nach Shanghai umgekehrt sei, nach den Grundsätzen der Beweisaufnahme diese Tatsachen als Beweis gelten lassen und jene Aussage verwerfen. Dies umsomehr, als auch in dem Schiffsjournal, welches nicht unter dem Verdacht nachträglicher Fälschung stehen könne, da es von dem die Aufbringung bewirkenden Offizier beschlagnahmt worden sei, sich ausdrücklich die Aufzeichnung finde, daß die Schiffsoffiziere am 20., nachmittags zwischen 5 und 8 Uhr, Schiffsrat abgehalten und einstimmig beschlossen hätten, nach Shanghai zu gehen. Von einem derartigen Beschluß aber könne der Kapitän, falls nicht neue Hindernisse einträten, nicht eigenmächtig abgehen. Jedoch einmal angenommen, daß die im Vernehmungsprotokoll aufgezeichnete Aussage des Kapitäns durchaus beweiskräftig sei, so könne man, wenn man die ganze Vernehmung genau lese, sie nur in dem Sinne interpretieren, daß die Reise nach Nikolajewsk tatsächlich aufgegeben gewesen sei. Es heiße nämlich in dem Protokoll:

> Falls sich die Reparatur in Okinawa hätte bewerkstelligen lassen, würde man nach Nikolajewsk gegangen sein; da jedoch an dem Platz kein Schmied ausfindig zu machen gewesen sei, so habe man beschlossen, nach Nagasaki zu gehen.

Diese Worte besagten doch, daß, weil die Reparatur in Okinawa nicht tunlich, die Reise nach Nikolajewsk unmöglich gewesen sei. Im übrigen seien sie eine Antwort auf die Frage des mit dem Fall beauftragten Rats: „was er zu tun beabsichtigt habe, wenn die Reparatur in Okinawa fertiggestellt worden wäre", d. h., auf eine Frage, welche einen zukünftigen Fall annehme. Demnach sei die Aussage, sozusagen, eine bedingte gewesen, die nicht geeignet sei, die Tatsache der wirklich angetretenen Fahrt nach Shanghai und die in dem Schiffsjournal aufgezeichneten Tatsachen zu entkräften.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Y a m a m o t o T a t s u r o k u r o, sind folgende:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Lydia" stehe im Eigentum der offenen Handelsgesellschaft Theodor & F. Eimbcke und der Kommanditgesellschaft H. Wilhelm Dieckmann jr. Der beiden Gesellschaften angehörige Dieckmann jr. habe, ohne eines besonderen Chartervertrags zu bedürfen, ausdrücklich einen Chartervertrag abgeschlossen. Er habe bei der Ausfahrt von Hamburg zwei Ladungsverzeichnisse ausgestellt, von denen das eine auf Hongkong, das andere auf Nikolajewsk lautete, habe das letztere per Post nach Hongkong geschickt und dadurch vermeiden wollen, daß das Schiff vom japanischen Geschwader aufgebracht würde. Er habe geplant, Kriegskonterbande nach dem feindlichen Hafen Nikolajewsk zu befördern, und wenn er auch infolge eines unerwarteten Hindernisses seinen Plan nicht habe ausführen können, so könne dieser Umstand dennoch die Tatsache des Transports von Kriegskonterbande nicht auslöschen. Die Einziehung von Schiff und Ladung im Falle der Zufuhr von Kriegskonterbande an den Feind beschränke sich keineswegs auf den Fall, wo anzunehmen sei, daß der Transport ohne Hindernisse hätte ausgeführt werden können. Vielmehr müsse ein Schiff, das zum Zwecke des Transports von Konterbande ausgefahren sei und in einem Sturm Havarie erleide, auch während es umhertreibe, oder Zuflucht suche, als auf der ursprünglich beabsichtigten Fahrt befindlich erachtet werden.

Die Reklamanten versuchten mit der Tatsache, daß das Schiff, nachdem es in einem Sturme Ruderhavarie erlitten, auf dem Wege nach Shanghai gewesen sei und bei Kap Kiamu um Hilfe gebeten habe, darzutun, daß es seine Reise aufgegeben gehabt habe. Dies offenbare jedoch vielmehr die Absicht, den Schaden zu reparieren, beziehungsweise der Seenot einstweilen zu entgehen und nachher die Reise fortzusetzen. Als Beweis dafür, daß die Reise aufgegeben gewesen sei, könnten diese Tatsachen dagegen nicht angesehen werden, zumal der Kapitän klar und deutlich ausgesagt habe, nach Ausbesserung der Schäden hätte er direkt nach dem ursprünglichen Bestimmungshafen Nikolajewsk gehen wollen.

Die Reklamanten argumentierten ferner,

> wenn man die Vernehmung des Kapitäns genau lese, so könne man sie nur in dem Sinne interpretieren, daß die Reise nach Nikolajewsk tatsächlich aufgegeben gewesen sei. Es heiße nämlich im Protokoll: „falls sich die Reparatur in Okinawa hätte bewerkstelligen lassen, würde man nach Nikolaiewsk gegangen sein; da jedoch an dem Platze kein Schmied ausfindig zu machen gewesen sei, so habe man beschlossen, nach Nagasaki zu gehen". Erwäge man nun, daß die Reparatur tatsächlich in Okinawa unmöglich gewesen sei, so werde

durch die Aussage die tatsächliche Sachlage bestätigt, daß man bestimmt nicht nach Nikolajewsk habe gehen wollen. Indessen, wenn auch der Schaden, den der Schiffskörper erlitten gehabt habe, noch so groß gewesen wäre, so daß das Schiff absolut nicht nach Nikolajewsk hätte gehen können, so könne man daraus noch nicht folgern, daß es die Zufuhr von Konterbande aufgegeben habe. Stehe doch ausdrücklich in den Konnossementen, daß der Kapitän, falls er infolge von Unwetter oder aus einem andern Grunde verhindert sein sollte, die Ladung auf seinem Schiffe zu befördern, die Pflicht habe, die Güter auf ein anderes Schiff umzuladen, oder sich mit einem Schlepper nach dem Bestimmungshafen schleppen zu lassen. Übrigens sei auch der Schaden, den das Schiff genommen habe, gering, wiewohl nach Behauptung der Reklamanten die Reparatur so lange Zeit in Anspruch nehmen würde, daß das Schiff den Bestimmungshafen nicht vor seiner Vereisung hätte erreichen können. Was schließlich den einstimmigen Beschluß der Schiffsoffiziere, nach Shanghai zu gehen, anlange, so habe dieser Hafen nur als Nothafen angelaufen werden sollen; ebenso habe man Kap Kiamu nur um Beistand angesprochen und Okinawa angelaufen, um das Ruder zu reparieren. Diese Tatsachen seien jedoch nicht das geringste Anzeichen dafür, daß die ursprüngliche Reise des Schiffes aufgegeben worden sei. Wenn daher die erste Instanz in der Überzeugung, daß es sich um den Transport von Kriegskonterbande unter Vorspiegelung falscher Tatsachen gehandelt habe, das Schiff eingezogen habe, so sei diese Entscheidung wohl gerechtfertigt und die Berufung der Reklamanten sei daher als grundlos zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Nikolajewsk befindet sich im Mündungsgebiet des Amur-Flusses und ist gleichwie Wladiwostok einer der wichtigsten Stützpunkte im Rücken der Verteidigungslinie der die Mandschurei besetzt haltenden russischen Armee gewesen. Von dem Zeitpunkt an, wo die Kaiserliche Marine den Seeverkehr nach Wladiwostok vollständig abgeschnitten hatte, wurde Nikolajewsk zum Einfuhrort für den gesamten russischen Kriegsbedarf. Dazu kommt, daß Nikolajewsk befestigt war und daß Kanonenboote und Torpedoboote dort stationiert waren. Ferner waren in Nikolajewsk Landtruppen stationiert und es wurde tatsächlich energisch in Verteidigungszustand gesetzt. Unter diesen Umständen ist es klar, daß die Ladung des Dampfers „Lydia", unter welcher sich Material für den Bau und die Ausrüstung von Kriegsschiffen und anderen Schiffen, Maschinenöl, Zylinderöl, Wagenschmieröl, Madiafett, Essigsäure, Schmierkannen, Zwischenlegescheiben, Bandeisen, Treibriemen, Schmirgel, Hanfgarn — alles Gebrauchsartikel für solche Schiffe — und Proviant, wie z. B. Tafel- und anderes Salz, befand, dem Feind für dessen Kriegs-

bedarf zugeführt werden sollte und dementsprechend als Kriegskonterbande anzusehen ist. Wenn ferner die Sache äußerlich so arrangiert worden ist, daß zur Zeit des Antritts der Seereise der „Lydia" der H. Wilhelm Dieckmann jr. als Charterer des Schiffs und als Verschiffer der Ladung erscheint, so ist doch im Ladehafen Hamburg die ganze Verladung unter der Aufsicht des Faktors Dreier der im Miteigentum des Schiffs stehenden offenen Handelsgesellschaft F. Eimbcke & Co. erfolgt und der Empfänger der Ladung, die Firma Nobel & Co. in Nikolajewsk ist das im Miteigentum des Schiffs stehende, unbeschränkt haftende Mitglied der Kommanditgesellschaft. Aus dem Umstand, daß der Kapitän den Befehl erhalten hatte, nach seiner Ankunft am Bestimmungshafen die Schiffsflagge des Ladungsempfängers zu setzen, geht klar hervor, daß die Seereise des Schiffes mit der Absicht der Beförderung der Kriegskonterbande im gemeinschaftlichen Interesse der Miteigentümer des Schiffes unternommen wurde. In einem der Konnossemente steht geschrieben, das Schiff habe Ladung für Hongkong eingenommen. Der Kapitän behauptet zwar, er habe bei der Abreise aus Hamburg nicht gewußt, ob das Schiff nach Nikolajewsk bestimmt sei oder wohin sonst; aber andererseits hat er auch erklärt, die beim Eintreffen des Schiffs in Rußland benötigten Papiere, nämlich ein Gesundheitspaß, ausgestellt von den Hamburgischen Polizeibehörden sowie die anderen Konnossemente, aus denen die Absicht, die Ladung nach Nikolajewsk zu befördern, hervorgehe, seien am 7. April 1905, also vor der Abreise des Dampfers, zu Hamburg ausgestellt worden. Hieraus ergibt sich, daß das Schiff von Anfang an nach Nikolajewsk im russischen Staatsgebiet bestimmt war, daß es aber zunächst, um der Aufbringung durch die zwischen Singapore und Hongkong kreuzenden Schiffe der Kaiserlich Japanischen Flotte zu entgehen, nur Schiffspapiere bei sich führte, in denen Hongkong als Bestimmungshafen angegeben war, während die Konnossemente und der Gesundheitspaß, in denen Nikolajewsk als Bestimmungshafen angegeben war, besonders per Post gesandt wurden, um dem Schiff erst in Hongkong ausgehändigt zu werden, ein Plan, der offenbar den Zweck hatte, die Konterbandefahrt zu erleichtern. Es muß daher behauptet werden, daß das Schiff einen Konterbandetransport geplant und sich dabei betrügerischer Mittel bedient hat.

Die Reklamanten behaupten, das zur Verhandlung stehende Schiff sei nicht auf der Reise nach Nikolajewsk aufgebracht worden, vielmehr habe es infolge eines Taifuns einen Schaden am Steuer erlitten, der es veranlaßt habe, seine Absicht, nach Nikolajewsk zu gehen, aufzugeben. Als es aber auf der Rückfahrt nach Shanghai schon etwa 250 Seemeilen zurückgelegt habe, sei es neuen Schwierigkeiten begegnet, habe daher Hilfe angerufen, um den Hafen von Naha anlaufen zu können, und sei,

als es in diesem Hafen verankert gewesen sei, beschlagnahmt worden. Selbst wenn daher anzunehmen wäre, daß es ursprünglich mit der Absicht der Beförderung von Kriegskonterbande ausgefahren sei, so habe es doch jedenfalls diese Absicht aufgegeben, und die Beschlagnahme des Schiffes nach Aufgabe der Absicht sei rechtlich unbegründet. Aber in dem zum Beweis dieser Behauptung angezogenen Schiffsjournal steht nur, das Schiff habe wegen des Taifuns und wegen des erlittenen Ruderschadens Shanghai als Nothafen anzulaufen und daher den Kurs zu ändern beschlossen. Es fehlt aber nicht nur an irgend einer anderen Angabe, aus welcher hervorginge, daß das Schiff die Absicht, nach Nikolajewsk zu fahren, aufgegeben hätte; es ist vielmehr gerade nach dieser Eintragung anzunehmen, daß das Schiff beabsichtigte, seinen Schaden in Shanghai reparieren zu lassen, und daß es doch noch rechtzeitig genug aus Shanghai wieder auslaufen zu können hoffte, um seinen Bestimmungshafen Nikolajewsk noch vor dem Zufrieren zu erreichen. Es kann also nicht behauptet werden, daß das Schiff infolge des erlittenen Seeschadens seine Absicht, Kriegskonterbande zu befördern, aufgegeben habe.

Daß auch neutrale Schiffe, wenn sie eine Einfuhr von Kriegskonterbande vorgehabt haben, zusammen mit der Kriegskonterbande weggenommen werden können, ist von der völkerrechtlichen Wissenschaft anerkannt. Da bei der in Frage stehenden Reise außerdem auch noch in der oben dargestellten Weise betrügerische Handlungen begangen sind, so ist es gerechtfertigt, daß das Urteil der ersten Instanz auf Einziehung des Schiffs mit Ladung lautet, und die Berufung ist unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 12. März 1906 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: H. Wilhelm Dieckmann jr., Hamburg, Deutschland, vertreten durch Reinhold Richter, Führer des Dampfers „Lydia", wohnhaft in Deutschland, Bremerhaven, Bürgermeister-Schmidtstraße Nr. 107.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi, Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

In der Prisensache, betreffend die an Bord des deutschen Dampfers „Lydia" befindliche Ladung wird, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Die an Bord des Dampfers „Lydia" befindlichen, in beigeheftetem Ladungsverzeichnis aufgeführten Güter werden eingezogen.

Tatbestand und Gründe:

Die zur Verhandlung stehenden Güter wurden in Hamburg auf dem Dampfer „Lydia" verschifft, verließen am 8. April 1905 diesen Hafen mit Bestimmung für Nikolajewsk und wurden am 26. Juli, als der Dampfer in Naha, weil er Kriegskonterbande führen sollte, von dem japanischen Kriegsschiff „Nippon Maru" beschlagnahmt wurde, mit diesem zusammen beschlagnahmt.

Die obigen Tatsachen gehen klar hervor aus der schriftlichen Aussage des Kommandanten des Kriegsschiffs „Nippon Maru", Narikawa Ki, aus den Vernehmungsprotokollen des Kapitäns Reinhold Richter, des ersten Offiziers Hans Ostermann vom Dampfer „Lydia", aus dem Schiffszertifikat, dem Ladungsmanifest, den Konnossementen, dem Logbuch, dem Chartervertrag und dem Gesundheitspaß des genannten Dampfers.

Die Hauptpunkte des Vertreters der Reklamation sind folgende:

1. Der Dampfer sei nicht auf der Fahrt nach Nikolajewsk beschlagnahmt worden. Er habe vielmehr wegen Havarie seine Reise nach Nikolaiewsk aufgegeben und sei bereits 250 Seemeilen nach Shanghai zurückgekehrt gewesen, als er die Signalstation von Kap-Kiamu auf Okinawa um Hilfe bat und in den Hafen von Naha einfuhr. Während er dort vor Anker lag, sei er beschlagnahmt worden. Selbst angenommen, der Dampfer habe Konterbandeschiffahrt betrieben, so habe er doch unterwegs seinen Plan geändert und sein Ziel aufgegeben und könne deshalb nicht beschlagnahmt werden.

2. Eine Entscheidung darüber, ob die Fahrt völkerrechtlich als verboten anzusehen sei oder nicht, könnte nur unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Tatsachen und Umstände getroffen werden. Auf bloße Vermutung zukünftiger, noch unbestimmter Tatsachen hin, wie z. B. daraufhin, daß der Dampfer nach Fertigstellung seiner Reparaturen die einstweilen unterbrochene Fahrt wieder aufgenommen haben würde, könne eine derartige Entscheidung rechtmäßig nicht gefällt werden. Angenommen aber, die Entscheidung entspreche dem Recht, so wäre es doch unmöglich gewesen, daß der Dampfer, nachdem er in Shanghai angekommen wäre und seine Reparaturen bewerkstelligt hätte, früher als am 15. Oktober Shanghai hätte verlassen können. Da zu dieser Zeit die See schon zugefroren gewesen sein würde, so würde der Dampfer

seine Reise nach Nikolaiewsk erst im April nächsten Jahres haben ausführen können. Es erübrige sich, gegenwärtig, wo der Frieden zwischen Japan und Rußland bereits geschlossen und die Ratifikation schon ziemlich sicher sei, darüber Worte zu verlieren, daß eine Beschlagnahme auf Grund von Tatsachen, die erst nach dem April nächsten Jahres eintreten könnten, nicht zu rechtfertigen sei.

3. Angenommen, die Verteidigungspunkte zu 1 und 2 hätten keinen Bestand, so seien doch die an Bord des zur Verhandlung stehenden Dampfers verladenen Güter vorzugsweise landwirtschaftliche Geräte; das Bandeisen, Maschinenöl, die Treibriemen usw. seien alle Zubehör der landwirtschaftlichen Geräte; das Kochsalz sei für die Landleute bestimmt; die Sachen seien also alle nicht für den Kriegsgebrauch des Feindes bestimmt, daher keine Konterbande und könnten nicht eingezogen werden.

4. Es befänden sich freilich unter der Ladung einige Güter, die nach dem Standpunkt der Regierung Kriegskonterbande wären; ihre Verladung sei aber ohne Dolus oder Prämeditation geschehen. Da ferner Schiffseigentümer und Ladungseigentümer verschiedene Personen wären, so erscheine es recht und billig, nur die Kriegskonterbande einzuziehen, die übrige Ladung aber freizulassen.

Aus diesen Gründen beantrage er die Freilassung der zur Verhandlung stehenden Ladung.

Die Hauptpunkte der Ansicht des Staatsanwalts sind folgende:

Da das unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindliche Bandeisen, Maschinenöl, die Treibriemen, das Kochsalz usw. nach Nikolaiewsk bestimmt gewesen seien, so wären sie Kriegskonterbande. Da ferner der zur Verhandlung stehende Dampfer bei dem Transport dieser Kriegskonterbandegüter sich falscher Angaben bedient habe und Schiff und Ladung derselben Person gehöre, so sei die ganze Ladung einzuziehen.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Was die unter der zur Verhandlung stehenden Ladung befindlichen Güter, nämlich Maschinenöl, Zylinderöl, Wagenfett, Madiafett, Essigsäure, Schmierkannen, Zwischenlegscheiben, Bandeisen, Treibriemen, Schmirgel und Hanfseile angeht, so sind sie Materialien zum Bau und zur Ausrüstung von Kriegs- und Handelsschiffen; das Kochsalz und sonstige Salz ist ein Nahrungsmittel. Der Bestimmungsort Nikolajewsk ist zusammen mit Wladiwostok der wichtigste Verteidigungspunkt des russischen Küstengebiets; nachdem seit etwa Juni oder Juli 1905 Wladiwostok von der Kaiserlichen Kriegsflotte von dem Seeverkehr mehr oder weniger abgeschnitten war, diente hauptsächlich Nikolajewsk als Tor und Tür für die Einfuhr von Kriegsbedarfsartikeln. Aus diesen Tatsachen muß geschlossen werden, daß die genannten Waren für den Kriegsbedarf

des Feindes geliefert werden sollten und daß sie daher Kriegskonterbande sind. [1])

Die Güter, welche nicht Kriegskonterbande sind, sind ebenso wie alle andern von den Reklamanten an die Firma Noebel & Co. verschifft worden. Da demnach die Konterbandegüter und die unverfängliche Ladung demselben Eigentümer gehören, so ist die gesamte Ladung einzuziehen. [2])

Der Prozeßvertreter behauptet, der zur Verhandlung stehende Dampfer habe seine Reise nach Nikolaiewsk aufgegeben gehabt; angenommen aber, er habe sie nicht aufgegeben gehabt, so würde er doch wegen seiner Reparaturen die Reise nicht vor dem 15. Oktober d. J. haben fortsetzen können. Zu dieser Zeit sei aber das Meer bereits zugefroren, so daß der Dampfer erst nach April nächsten Jahres seine Reise hätte unternehmen können. Auf eine derartige noch völlig unbestimmte Tatsache hin das Schiff mit Beschlag zu belegen, sei unrechtmäßig. Dem steht entgegen, daß der Kapitän Reinhold Richter auf eine Frage des Untersuchungsrichters geantwortet hat, daß er nach Ausführung einer vorläufigen Reparatur in Okinawa nach Nikolajewsk weitergefahren sein würde, woraus klar hervorgeht, daß der Kapitän zur Zeit der Beschlagnahme seinen Plan nach Nikolajewsk zu fahren, nicht aufgegeben hatte. Es muß als ein allgemeiner Grundsatz des Völkerrechts angesehen werden, daß ein Schiff, welches Kriegskonterbande führt, wenn es zur Zeit der Aufbringung sein Ziel nicht endgültig aufgegeben hat, der Aufbringung unterliegt. Daher ist, selbst wenn wie im vorliegenden Falle das Schiff nicht in der Lage war, die Reise wegen seiner Reparaturen eher als nach April nächsten Jahres auszuführen, in der Aufbringung eine Unrechtmäßigkeit nicht zu finden. Dieses um so weniger als, selbst wenn das Schiff nach Shanghai gefahren wäre und dort in Reparatur gegangen wäre, eine so lange Zeit, wie der Prozeßvertreter behauptet, dazu nicht erforderlich gewesen wäre und der Dampfer sehr wohl vor Zufrieren der nördlichen Gewässer in Nikolajewsk hätte eintreffen können.

Die Behauptungen des Prozeßvertreters sind also unbegründet, und es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 18. Oktober 1905 im Prisengericht zu Sasebo im Beisein des Staatsanwalts Mizukami Chojiro.

(Unterschriften.)

---

[1]) II. Ziffer 1 und 2. — V. § 43.

Ladungsverzeichnis des Dampfers „Lydia“.

No.	Art der Güter	Anzahl der Kolli	Ablader	Empfänger
1	Dreschmaschinen . . .	4 Kolli	H. Wilh. Dieckmann, Hamburg	Noebel & Co., Nikolajewsk
2	Roßwerke (Teile von landwirtschaftl. Maschinen)	4 „	„	„
3	Zahnräder dazu . . .	4 „	„	„
4	Eiserne Stangen dazu .	1 Verschl.	„	„
5	Wagenfett	10 Kisten	„	„
6	Fischtran	10 „	„	„
7	Mähmaschinenöl . . .	50 „	„	„
8	Salz	1000 Sack	„	„
9	Zwanzig Getreidemaschinen	20 Kisten	„	„
10	„ „ . . .	20 Verschl.	„	„
11	„ „ . . .	20 Kisten	„	„
12	„ „ . . .	10 Bunde	„	„
13	Zehn Getreidemaschinen	10 Kisten	„	„
14	„ „	10 „	„	„
15	„ „	10 „	„	„
16	„ „	10 „	„	„
17	„ „	5 Bunde	„	„
18	„ „	10 Kisten	„	„
19	„ „	10 Verschl.	„	„
20	„ „	10 Kisten	„	„
21	„ „	5 Bunde	„	„
22	Zwei Grasmäher . . .	2 Kisten	„	„
23	„ „ . . .	2 „	„	„
24	„ „ . . .	2 Bunde	„	„
25	Vier Grasmäher . . .	4 Kisten	„	„
26	„ „ . . .	4 „	„	„
27	„ „ . . .	2 Bunde	„	„
28	Sechs Heurechen . . .	1 Kiste	„	„
29	„ „ . . .	1 „	„	„
30	„ „ . . .	6 Bunde	„	„
31	„ „ . . .	6 „	„	„
32	„ „ . . .	1 Kiste	„	„
33	„ „ . . .	1 „	„	„
34	Eiserne Reserveteile . .	1 „	„	„
35	Fünfzehn Getreidemäh- und Bundmaschinen .	15 Kisten	„	„
36	„	15 „	„	„
37	„	15 St. Räder	„	„
38	„	15 „ „	„	„
39	„	3 Bunde	„	„
40	„	2 „	„	„
41	„	3 „	„	„

No.	Art der Güter	Anzahl der Kolli	Ablader	Empfänger
42	Elf Getreidemäh-maschinen	11 Kisten	H. Wilh. Dieckmann, Hamburg	Noebel & Co., Nikolajewsk
43	„ „	11 „	„	„
44	„ „	11 Verschl.	„	„
45	„ „	2 Bunde	„	„
46	„ „	1 Bund	„	„
47	„ „	2 Bunde	„	„
48	„ „	1 Bund	„	„
49	Sechs Getreidemäh-maschinen	6 Kisten	„	„
50	„ „	6 „	„	„
51	„ „	6 Verschl.	„	„
52	„ „	1 Bund	„	„
53	„ „	1 „	„	„
54	„ „	1 „	„	„
55	„ „	1 „	„	„
56	„ „	1 „	„	„
57	„ „	1 „	„	„
58	Manila-Binde-Garn . .	150 Ballen	„	„
59	Maschinenöl	300 Kisten	„	„
60	Zylinderöl	49 „	„	„
61	Kochsalz	300 Säcke	„	„
62	Treibriemen	1 Kiste	„	„
63	„	1 „	„	„
64	Madiafett	10 Faß	„	„
65	Salz	500 Sack	„	„
66	Nägel	1 Kiste	„	„
67	Essigsäure	48 Kisten	„	„
68	Schmirgelpapier . . .	2 Pack	„	„
69	Parfümerien	1 Kiste	„	„
70	Putzwolle	6 Ballen	„	„
71	Getr. Pflanzen	1 Kiste	„	„
72	Papierbeutel	1 „	„	„
73	Schmierkannen . . .	1 „	„	„
74	Stearinkerzen	200 Kisten	„	„
75	Seife	197 „	„	„
76	Drahtstifte	165 „	„	„
77	Salz	8943 Sack	„	„
78	Reservesäcke dazu . .	1 Ballen	„	„
79	Wagenfett	10 Kisten	„	„
80	Wellblech	250 Bunde	„	„
81	Dachfirste	2 Kisten	„	„
82	Nägel	10 Faß	„	„
83	Zwischenlegescheiben .	2 „	„	„
84	Kochsalz	300 Sack	„	„
85	Bandeisen	830 Bunde	„	„
86	Sicherheitszündhölzer .	20 Kisten	„	„
87	Maschinenöl	100 „	„	„

No.	Art der Güter	Anzahl der Kolli	Ablader	Empfänger
88	Zylinderöl	50 Kisten	H. Wilh. Dieckmann, Hamburg	Noebel & Co., Nikolajewsk
89	Salz	1000 Sack	„	„
90	Madiafett	2 Faß	„	„
91	Drahtbürsten	1 Kiste	„	„
92	Elektrische Türglocken	3 Kisten	„	„
93	Siegellack	1 Kiste	„	„
94	Parfümerien	3 Kisten	„	„
95	Emaillegeschirr	18 „	„	„
96	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
97	Essigsäure	17 Kisten	„	„
98	Meßwerkzeug	1 Kiste	„	„
99	Schmirgelleinen	3 Ballen	„	„
100	Schmirgel	1 Kiste	„	„
101	Eisenwaren	1 „	„	„
102	„	1 „	„	„
103	Fischnetze	3 Ballen	„	„
104	Eisenwaren	1 Kiste	„	„
105	Nägel	1 „	„	„
106	Eisenwaren	2 Kisten	„	„
107	Parfümerien u. Kataloge	1 Kiste	„	„
108	Pfeifen und Tannenbaumschmuck usw.	1 „	„	„

Reklamant: H. Wilhelm Dieckmann in Hamburg, vertreten durch Reinhold Richter, Führer des Dampfers „Lydia“, wohnhaft in Bremerhaven, Bürgermeister-Schmidtstraße Nr. 107.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi in Nagasaki, Togiyamachi Nr. 41.

Am 18. Oktober 1905 hat das Prisengericht zu Sasebo in der Prisensache, betreffend die an Bord des am 26. Juli 1905 im Hafen von Naha von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru“ aufgebrachten deutschen Dampfers „Lydia“ befindliche Ladung, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung der an Bord des Dampfers „Lydia“ befindlichen, in dem dem Urteil beigefügten Ladungsverzeichnis aufgeführten Güter erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat Reinhold Richter, als Vertreter des Reklamanten H. Wilhelm Dieckmann, durch den Rechtsanwalt Ishibashi Tomokichi als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein des Staatsanwalts Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe der gesamten an Bord des Dampfers „Lydia" verladen gewesenen Güter beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Dampfer, auf dem die zur Verhandlung stehenden Güter verladen gewesen seien, sei auf der Fahrt nach Nikolajewsk am 16. Juli 1905 auf offener See, 27° 40' nördlicher Breite und 131° 2' östlicher Länge, von einem schweren Unwetter betroffen worden und habe bei zunehmendem Sturme am folgenden Tage Ruderhavarie erlitten. Nachdem der Dampfer drei Tage lang steuerlos getrieben sei, sei es am 20. Juli gelungen, ein Notruder fertigzustellen. Da jedoch mit Rücksicht auf die Schiffshavarie und die noch beträchtliche Entfernung bis Nikolajewsk die Fahrt nach dem ursprünglichen Bestimmungshafen unausführbar erschienen sei, so habe man am selben Tage (die Mittagsposition des Schiffes sei 26° 45' nördlicher Breite und 131° 35' östlicher Länge gewesen) zwischen 5 und 8 Uhr nachmittags in einem Schiffsrate der Offiziere beschlossen, nach Shanghai zu gehen. In Ausführung dieses Beschlusses sei das Schiff drei weitere Tage gefahren und habe ca. 250 Seemeilen zurückgelegt. Als es am 23. desselben Monats, nachmittags zwischen 1 und 4 Uhr, unweit der Okinawa-Inseln, infolge neuerdings erlittenen Schadens am Notruder bewegungsunfähig geworden sei, habe es durch Signale von der Signalstation bei Kap Kiamu Hilfe erbeten und sei am 24., 5 Uhr nachmittags von dem Dampfer „Futami Maru" in den Hafen von Naha eingeschleppt worden. Während der Dampfer dort vor Anker gelegen habe, sei er am 26. desselben Monats von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Nippon Maru" aufgebracht worden. Der zur Verhandlung stehende Dampfer sei mithin keineswegs auf der Fahrt nach Nikolajewsk aufgebracht worden. Vielmehr sei der Verlauf der gewesen, daß der Dampfer die Reise dorthin längst aufgegeben gehabt, von der Fahrt nach Shanghai bereits 250 Seemeilen zurückgelegt, Naha als Nothafen angelaufen und daselbst vor Anker gelegen habe, als er aufgebracht worden sei. Nach völkerrechtlicher Praxis unterliege jedoch ein Schiff, das mit der Absicht, dem Feinde Konterbande zuzuführen, ausgefahren sei, nicht der Einziehung, wenn es während der Fahrt seine Absicht ändere und den Transport der Konterbande aufgäbe.

Aus diesem Grunde müsse die zur Verhandlung stehende Ladung, ebenso wie das Schiff selbst, freigegeben werden.

Im Urteil der ersten Instanz sei die im Vernehmungsprotokoll aufgezeichnete Aussage des Kapitäns Reinhold Richter „wenn sich die Reparatur des Dampfers in Okinawa hätte bewerkstelligen lassen, so wäre er nach Nikolajewsk gefahren" angezogen und auf Grund derselben die Fahrt nach Shanghai als Ausflucht angesehen worden. Daß sich jedoch der Dampfer wirklich auf der Fahrt nach Shanghai be-

funden habe, dafür spreche die effektive Tatsache, daß er drei Tage lang den Kurs auf Shanghai genommen und bereits annähernd 250 Seemeilen zurückgelegt habe. Die als Aussage des Kapitäns in dem Vernehmungsprotokoll verzeichneten Angaben entsprächen nicht den Tatsachen und seien nicht von ihm geäußert worden. Der Kapitän habe gegen diese unsinnige Aussage schon in der ersten Instanz protestiert; vermutlich beruhe sie auf einem Mißverständnis des Dolmetschers. Aber selbst wenn der Kapitän ausgesagt haben sollte, er würde nach Nikolajewsk gegangen sein, so müsse man doch angesichts klaren Gegenbeweises, der darin liege, daß er tatsächlich nach Shanghai umgekehrt sei, nach den Grundsätzen der Beweisaufnahme diese Tatsachen als Beweise gelten lassen und jene Aussage verwerfen. Dies um so mehr, als auch in dem Schiffsjournal, welches nicht unter dem Verdacht nachträglicher Fälschung stehen könne, da es von dem die Aufbringung bewirkenden Offizier beschlagnahmt worden sei, sich ausdrücklich die Aufzeichnung finde, daß die Schiffsoffiziere am 20., nachmittags zwischen 5 und 8 Uhr, Schiffsrat abgehalten und einstimmig beschlossen hätten, nach Shanghai zu gehen. Von einem derartigen Beschluß aber könne der Kapitän, falls nicht neue Hindernisse einträten, nicht eigenmächtig abgehen; jedoch einmal angenommen, daß die im Vernehmungsprotokoll aufgezeichnete Aussage des Kapitäns durchaus beweiskräftig sei, so könne man, wenn man die ganze Vernehmung genau lese, sie nur in dem Sinne interpretieren, daß die Reise nach Nikolaiewsk tatsächlich aufgegeben gewesen sei. Es heiße nämlich in dem Protokoll:

> falls sich die Reparatur in Okinawa hätte bewerkstelligen lassen, würde man nach Nikolajewsk gegangen sein; da jedoch an dem Platz kein Schmied ausfindig zu machen gewesen sei, so habe man beschlossen, nach Nagasaki zu gehen.

Diese Worte besagten jedoch, daß, weil die Reparatur in Okinawa nicht tunlich, die Reise nach Nikolajewsk unmöglich gewesen sei. Im übrigen seien sie eine Antwort auf die Frage des mit dem Fall beauftragten Rats: „was er zu tun beabsichtigt habe, wenn die Reparatur in Okinawa fertiggestellt worden wäre", d. h. auf eine Frage, die einen zukünftigen Fall annehme. Demnach sei die Aussage, sozusagen, eine bedingte gewesen, die nicht geeignet sei, die Tatsache der wirklich angetretenen Fahrt nach Shanghai und die in dem Schiffsjournal aufgezeichneten Tatsachen zu entkräften.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Sasebo, Yamamoto Tatsurokuro, sind folgende:

Die Angaben des Kapitäns auf die Frage des mit der Untersuchung beauftragten Rates der ersten Instanz, wie er beweisen könne, daß die Fahrt nach Nikolajewsk aufgegeben gewesen sei, erbrächten diesen Be-

weis nicht im geringsten; vielmehr täten sie dar, daß die Absicht bestanden habe, den Bestimmungshafen Nikolajewsk auf die eine oder andere Weise zu erreichen. Was die Rückfahrt nach Shanghai angehe, so sei es klar, daß man wegen schweren Unwetters diesen Hafen lediglich vorübergehend als Nothafen anlaufen, nach Ankunft sofort das Ruder reparieren und die Reise haben fortsetzen wollen. Demnach sei die Behauptung, die Reise sei aufgegeben gewesen, hinfällig.

Der Reklamant behaupte ferner,

> das erstinstanzliche Urteil sei ungesetzlich, da es sich auf die im Vernehmungsprotokoll aufgezeichnete Aussage des Kapitäns Reinhold Richter „wenn sich die Reparatur des Dampfers in Okinawa hätte bewerkstelligen lassen, so wäre er sogleich nach Nikolajewsk gefahren" stütze, die Tatsache jedoch, daß das Schiff bereits auf dem Wege nach Shanghai gewesen sei, völlig außer acht lasse.

Die erste Instanz habe jedoch die Tatsache, daß das Schiff nach Shanghai umgekehrt sei, nicht verneint. In dem Tatbestand des Urteils heiße es vielmehr:

> Vom 16. desselben Monats sei der Dampfer in einen Taifun geraten, infolgedessen er am 17. sein Ruder gebrochen habe. Während der Dampfer auf der See umhergetrieben sei, habe man am 20. ein Notruder fertiggestellt und beschlossen, nach Nagasaki als Nothafen zu fahren. Da aber das Ruder nicht, wie erwartet, operiert habe, und die Fahrt nach Nikolajewsk nicht möglich gewesen sei, so habe man beschlossen, Shanghai als Nothafen anzulaufen. Als der Dampfer am 23. d. M. in die Nähe der Hauptinsel Okinawa gekommen sei, habe er das Ruder wieder gebrochen, und das Schiff habe, weil es bewegungsunfähig gewesen sei, seine Fahrt nach Shanghai aufgegeben und die Signalstation von Kap Kiamu auf der genannten Insel um Hilfe angehen müssen usw.

Danach habe das Urteil wohl anerkannt, daß das Schiff nach Shanghai umgekehrt gewesen sei. Nicht dagegen habe es angenommen, daß die Fahrt nach Nikolajewsk aufgegeben gewesen sei, denn der Kapitän habe über diesen Punkt klar ausgesagt, daß er, wenn die Reparatur des Ruders ausgeführt gewesen wäre, sogleich nach Nikolajewsk weitergefahren wäre. Man könne nicht schlechthin, wenn ein Schiff auf der Reise einem Taifun begegne, vorübergehend wegen Seenot nach dem nächsten Hafen umkehre oder von einem anderen Schiffe Beistand erbitte, unmöglich die Absicht unterstellen, daß es damit die Reise nach seinem Bestimmungshafen aufgebe. Im Gegenteil müsse man ganz naturgemäß die Absicht unterstellen, daß das Schiff nach Beseitigung der

Hindernisse seine Reise wiederum aufnehmen wolle. Infolgedessen sei auch dieser Punkt der Berufung hinfällig.

Der Reklamant behauptet ferner,

> wenn man die Aussage des Kapitäns „falls sich die Reparatur in Okinawa hätte bewerkstelligen lassen, würde man nach Nikolajewsk gegangen sein; da jedoch an dem Platze kein Schmied ausfindig zu machen gewesen sei, so habe man beschlossen, nach Nagasaki zu gehen“, prüfe, und erwäge, daß die Reparatur in Okinawa tatsächlich unmöglich gewesen sei, so besagten die Worte des Kapitäns, daß man nicht nach Nikolajewsk habe gehen können. Die Aussage könne daher nur in dem Sinne interpretiert werden, daß die Reise nach Nikolajewsk tatsächlich aufgegeben gewesen sei.

Nach den Aufzeichnungen im Schiffstagebuche und den Aussagen des Kapitäns und der Schiffsoffiziere sei dagegen die Sachlage folgende gewesen: Man habe in einem Sturme Ruderhavarie erlitten und nach Anbringung eines Notruders im nächsten Hafen, nämlich Nagasaki, Zuflucht suchen wollen, habe jedoch infolge der Wetterverhältnisse diese Absicht aufgegeben. Sodann habe man beschlossen, nach Shanghai zu gehen, habe jedoch unterwegs von neuem an dem Ruder Havarie erlitten und infolgedessen, da man weder vorwärts noch rückwärts weiter konnte, nunmehr auch diese Reise aufgegeben. Darauf habe man bei Kap Kiamu um Beistand gebeten, sei von der „Futami Maru“ in den Hafen von Naha eingeschleppt worden und habe beabsichtigt, nach Reparatur des Ruders nach Nikolajewsk zu gehen. Da jedoch an dem genannten Platze ein für die Ruderreparatur geeigneter Schmiedehandwerker nicht ausfindig zu machen gewesen sei, so habe der Kapitän erwogen, ob er nach Nagasaki gehen und dort die Reparatur vornehmen lassen solle. Während er sich mit diesem Plane getragen habe, sei das Schiff aufgebracht worden. In Ansehung dieser Tatsachen stehe es ganz außer Zweifel, daß das Schiff unverzüglich die ursprünglich beabsichtigte Reise fortgesetzt haben würde, wenn es gelungen wäre, in Nagasaki das Ruder reparieren zu lassen. Von welcher Seite man auch immer die Sache ansehe, so müsse man doch als feststehende Tatsache erkennen, daß zur Zeit der Aufbringung des Dampfers die Absicht bestanden habe, die ursprünglich geplante Reise auszuführen, und daß diese Reise nur vorübergehend unterbrochen gewesen sei. Wenn daher die erste Instanz entschieden habe,

> daß ein bei dem Transport von Kriegskonterbande betroffenes Schiff, falls es zur Zeit der Aufbringung seine Absicht nicht absolut aufgegeben habe, einzuziehen sei, und zwar zufolge einer allgemein anerkannten Regel des Völkerrechts usw.,

so besteht diese Entscheidung völlig zu Recht. Da somit die Berufung

auch in diesem Punkte der Begründung entbehre, so beantrage er Abweisung derselben.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Nikolajewsk befindet sich im Mündungsgebiet des Amur-Flusses und ist gleich wie Wladiwostok einer der wichtigsten Stützpunkte im Rücken der Verteidigungslinie der die Mandschurei besetzt haltenden russischen Armee gewesen. Von dem Zeitpunkt an, wo die Kaiserliche Marine den Seeverkehr nach Wladiwostok vollständig abgeschnitten hatte, wurde Nikolajewsk zum Einfuhrort für den gesamten russischen Kriegsbedarf. Dazu kommt, daß Nikolajewsk befestigt war und daß Kanonenboote und Torpedoboote dort stationiert waren. Ferner waren in Nikolajewsk Landtruppen stationiert und es wurde tatsächlich energisch in Verteidigungszustand gesetzt. Unter diesen Umständen ist es klar, daß die Ladung des Dampfers „Lydia", unter welcher sich Material für den Bau und die Ausrüstung von Kriegs- und anderen Schiffen, Maschinenöl, Zylinderöl, Wagenschmieröl, Madiafett, Essigsäure, Schmierkannen, Zwischenlegescheiben, Bandeisen, Treibriemen, Schmirgel, Hanfgarn — alles Gebrauchsartikel für solche Schiffe — und Proviant, wie z. B. Tafel- und anderes Salz, befand, dem Feind für dessen Kriegsbedarf zugeführt werden sollte und dementsprechend als Kriegskonterbande anzusehen ist. Was die übrigen Waren anlangt, so sind sie zwar nicht Kriegskonterbande, da sie jedoch, ausweislich des Lademanifestes, ebenso wie die oben angeführte Konterbande, im Eigentum der Firma Noebel & Co. stehen, so unterliegen die sämtlichen zur Verhandlung stehenden Güter der Wegnahme.

Der Reklamant behauptet, das Schiff „Lydia", das mit den fraglichen Gütern befrachtet war, sei nicht auf der Reise nach Nikolajewsk aufgebracht worden, vielmehr habe es infolge eines Taifuns einen Schaden am Steuer erlitten, der es veranlaßt habe, seine Absicht, nach Nikolajewsk zu fahren, aufzugeben. Als es aber auf der Rückfahrt nach Shanghai schon etwa 250 Seemeilen zurückgelegt gehabt habe, sei es neuen Schwierigkeiten begegnet, habe daher Hülfe angerufen, um den Hafen von Naha anlaufen zu können, und sei, als es in diesem Hafen verankert gewesen sei, beschlagnahmt worden. Selbst wenn daher anzunehmen wäre, daß es ursprünglich mit der Absicht der Beförderung von Kriegskonterbande ausgefahren sei, so habe es doch jedenfalls diese Absicht aufgegeben und die Beschlagnahme des Schiffes nach Aufgabe der Absicht sei rechtlich unbegründet. Aber in dem zum Beweise dieser Behauptung eingezogenen Schiffsjournal steht nur, das Schiff habe wegen des Taifuns und wegen des erlittenen Ruderschadens Shanghai als Nothafen anzulaufen und daher den Kurs zu ändern beschlossen. Es fehlt aber nicht nur an irgend einer anderen Angabe, aus welcher hervorgeht, daß das Schiff die Absicht, nach Nikolajewsk zu fahren,

aufgegeben hätte; vielmehr ist gerade nach dieser Eintragung anzunehmen, daß das Schiff beabsichtigte, seinen Schaden in Shanghai reparieren zu lassen, und daß es doch noch rechtzeitig genug aus Shanghai wieder auslaufen zu können hoffte, um seinen Bestimmungshafen Nikolajewsk vor dem Zufrieren zu erreichen. Es kann also nicht behauptet werden, daß das Schiff infolge erlittenen Seeschadens seine Absicht, Kriegskonterbande zu befördern, aufgegeben hat.

Daß auch neutrale Schiffe, wenn sie eine Einfuhr von Kriegskonterbande vorgehabt haben, zusammen mit der Kriegskonterbande weggenommen werden können, ist von der völkerrechtlichen Wissenschaft anerkannt.[3]) Da bei der in Frage stehenden Reise außerdem auch noch in der oben dargestellten Weise betrügerische Handlungen begangen sind, so ist es gerechtfertigt, daß das Urteil der ersten Instanz auf Einziehung der zur Verhandlung stehenden Güter erkannt hat, und die Berufung ist unbegründet.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 12. März 1906 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: Oceanic Steamship Company, Vereinigte Staaten von Nordamerika, San Francisco, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Australia", James Rennie, und Lloyd, England, London, vertreten durch A. G. Morey Weale, Angehörigen der Firma Cornes & Co., Yokohama, Yamashitacho Nr. 40.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sato Hakuai, Yokohama, Honcho, Sanchomo Nr. 40.

In der Prisensache, betreffend den nordamerikanischen Dampfer „Australia", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des nordamerikanischen Dampfers „Australia" und der auf ihm verschifften Ladung (ungefähr 1400 Sack Weizenmehl und 200 Kisten sonstige Lebensmittel und Webwaren sowie gemischte Güter) erkannt.

---

[3]) Anders die japanische Seeprisenordnung, §§ 43, 44 (V) und ihre Grundlage, das englische Manual of Naval Prize Law, Art. 82 bis 85.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Australia“ hat seinen Heimatshafen in San Francisco, Vereinigte Staaten von Nordamerika, und ist ein Handelsschiff, welches die Flagge dieses Staates führt. Er wurde am 10. April 1905 auf Grund eines auf den Namen der russischen Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft abgeschlossenen Mietsvertrags für etwa 4 Monate vermietet, um dazu zu dienen, die Aufgabe der russischen Regierung auszuführen, welche darin bestand, für das Etatjahr 1905 die amtlichen und privaten Bedarfsgegenstände nach den verschiedenen Küstenplätzen des Ochotskischen Meers und des Beringmeers zu schaffen.

Zur Ausführung der Lieferung der genannten Bedarfsgegenstände wurde der Rat des Ministeriums des Innern, Nikolai Alexandrowitsch Grebnitzki, zum Oberlieferungskommissar ernannt. Dieser Beamte übernahm die Lieferungsgeschäfte und das allgemeine offizielle und private Nachrichtenwesen an der Küste des fernen Ostens. Daneben erhielt er Befehl, die Lage der Küstenplätze zu untersuchen. In San Francisco schaffte er über 100 Kolli Lebensmittel, Schießpulver, Bleistangen und -Barren, Webwaren und andere gemischte Güter zusammen, verlud dieselben auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff, auf dem er sich auch selber einschiffte, und fuhr am 25. Mai d. J. von San Francisco ab. Der Dampfer lief unter Leitung des genannten Beamten über die Commandorski-Inseln und den Hafen Petropawlowsk die verschiedenen Häfen des Ochotskischen Meeres an, verteilte einen großen Teil seiner Ladung und kehrte nach Ausübung der Nachrichtengeschäfte wieder nach Petropawlowsk zurück. Als er dort im Begriff war, zur Erledigung der noch übrigen Geschäfte Vorbereitungen zu einer neuen Reise nach den Küstenplätzen des Ochotskischen Meeres zu treffen, wurde er am 13. August von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Suma“ beschlagnahmt.

Zur Zeit der Beschlagnahme befanden sich an Bord außer den der russischen Regierung gehörigen Sachen feindliche Güter, welche von der in Petropawlowsk niederlässigen Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft nach verschiedenen Küstenplätzen des Ochotskischen Meeres versandt werden sollten.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten des Kriegsschiffs „Suma“, Kapitänleutnants Ominato Naotaro, die Vernehmungsprotokolle des Genannten, des Kapitäns des zur Verhandlung stehenden Schiffs, James Rennie, des mitreisenden Rats des russischen Ministeriums des Innern, Nikolai Alexandrowitsch Grebnitzki, der Angestellten den Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft A. Kantor und Peter Upman und des ersten Offiziers H. Caughell, durch die Abschrift

des Vernehmungsprotokolls mit Grebnitzki in der Prisensache, betreffend den Dampfer „Montara“,[1]) die Abschrift der Instruktion der russischen Regierung an den Kommissar für die Lieferungen an die Küsstenplätze des Ochotskischen und Beringmeers im Rechnungsjahr 1905, das Schiffszertifikät, den Chartervertrag, das Tagebuch, das Privatschiffsjournal, das Ladungsverzeichnis und das Verzeichnis der vorgefundenen Güter.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

1. Der Dampfer „Australia“ gehöre dem Reklamanten, der Oceanic Steamship Company, und sei ein neutrales Schiff, welches am Ort der Niederlassung der Gesellschaft, San Francisco, ordnungsmäßig eingetragen sei. Der Reklamant habe im April dieses Jahres mit der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft einen Chartervertrag abgeschlossen, nach welchem das Schiff derselben, zur Fahrt bei Kamtschatka und der Umgegend davon, für ungefähr 4 Monate vermietet worden sei. Die Bestimmungen dieses Vertrages entsprächen alle dem Gebräuchlichen. Ferner seien während der Ausübung des genannten Vertrages keine falschen Schiffspapiere angefertigt oder falsche Eintragungen vorgenommen worden. Diese Tatsachen bewiesen mehr als genug, daß weder der Reeder noch der Kapitän eine Verletzung der Neutralität geplant hätten.

In Fällen wie dem vorliegenden, wo das Schiff im ganzen der Gegenstand des Chartervertrages sei, entspreche es dem allgemeinen Brauch, daß während der Reise die Bestimmung über Löschen und Laden von Gütern dem Vertreter des Charterers zustehe. Es sei daher natürlich, daß der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffs davon, daß unter der Ladung, der russischen Regierung gehörige, Güter gewesen seien, keine Kenntnis gehabt habe. Da ferner der mitgereiste russische Beamte ihm als Passagier vorgestellt sei, so liege kein Grund vor, weshalb er über die Amtsbefugnis des Genannten hätte unterrichtet sein sollen. Es könne demnach nicht angenommen werden, daß der Reeder oder der Kapitän die Absicht gehabt hätten, das Schiff unter die Order der russischen Regierung zu stellen und daß folglich der neutrale Charakter des Schiffs eine Veränderung erfahren habe.

Überdies sei der in Frage stehende Transport durchaus eine Handelstransaktion des Charterers, und wenn auch ein Teil dieser Transaktion sich auf einen Transportkontrakt von Regierungsgütern beziehe, so müsse doch eine Entscheidung, daß dadurch das Schiff ein im Dienste der Regierung stehendes Schiff werde, als unberechtigt erklärt werden. Eine solche Entscheidung könne nur, wenn man annehme, daß der vorliegende Chartervertrag nur ein Scheinvertrag und daß in Wahrheit der eine der kontrahierenden Teile die russische Regierung selbst sei, ab-

[1]) VI. 58.

gegeben werden. Da ferner der auf dem Schiff mitgereiste Beamte sich nur eingeschifft habe, weil er die Aufgabe gehabt habe, dafür zu sorgen, daß ein Teil der Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs nach verschiedenen Plätzen geschafft und verteilt werde, so könne das nicht zum Beweis bei Entscheidung über die Frage dienen, ob der Chartervertrag wahr oder unwahr sei; dies um so weniger, als der Genannte seine Aufgabe bereits erfüllt gehabt und wegen Krankheit im Hospital in Petropawlowsk gelegen habe, wo er auf die Rückkehr des Schiffs von einer Reise nach verschiedenen Plätzen gewartet habe, um auf demselben in die Heimat zurückzukehren. Daraus gehe hervor, daß die Beziehungen zwischen dem Genannten und dem zur Verhandlung stehenden Schiff schon vollständig abgebrochen gewesen seien.

2. Wenn ein Schiff in einen ausländischen Hafen einlaufe, so entspreche es einem bei Handelsschiffen allgemeinen Gebrauch, daß im Vormast die Flagge des betreffenden Landes geheißt werde. Wenn daher das zur Verhandlung stehende Schiff bei seiner Einfahrt in Petropawlowsk im Vormast die russische Flagge geführt habe, so habe es sich darin nur nach den allgemeinen Gebräuchen gerichtet. Man könne daher, da das Schiff die von ihm zu führende Flagge, nämlich die amerikanische Landesflagge, nicht gestrichen gehabt habe, nicht auf Grund der obigen Tatsache behaupten wollen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff unter russischer Flagge gefahren sei.

3. Der von dem Charterer übernommene Transport von Lebensmitteln stehe weder direkt noch indirekt in Beziehung zu den Zwecken des Krieges. Die Bevölkerung von Kamtschatka habe, weil es an Wegen zur Versorgung mit Lebensmitteln gefehlt habe, in entsetzlicher Weise Hunger gelitten. Es sei von völkerrechtlichen Präzedenzen anerkannt, daß, wenn eine Reise dem Zweck der Wohlfahrt der Menschheit diene und keine Beziehung zu den Zwecken der Kriegsführung habe, selbst ein feindliches Regierungsschiff von der Aufbringung frei sein müsse. Auch Schiffe, welche wissenschaftliche, wohltätige oder religiöse Zwecke verfolgten, fielen alle unter diese Ausnahmebestimmung. Wieviel mehr müsse das gelten von dem in Frage stehenden Vorhaben, welches eine hungerleidende Bevölkerung mit Lebensmitteln habe versorgen wollen und mit welchem sich die gewöhnliche Wohltätigkeit an humanitärer Bedeutung nicht vergleichen könne.

4. Die Charterer des zur Verhandlung stehenden Schiffs hätten von jeher die Proviantversorgungstätigkeit nicht ausschließlich mit Schiffen ihres eigenen Landes betrieben, vielmehr lägen eine Menge Beispiele vor, wo sie ausländische Schiffe gechartert hätten. Einmal angenommen, es sei wahr, wie Grebnitzki ausgesagt habe, daß auf den Commandorski-Inseln schon seit lange der Handelsverkehr mit ausländischen Schiffen aufgehört habe, so sei das nur das Resultat der

Monopolisierung der Geschäfte durch die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft; mit anderen Worten: es gründe sich auf einem speziellen Vertrag, der nur die Beziehungen der russischen Regierung und der genannten Gesellschaft berühre; habe indes nicht seinen Grund darin, daß der Küstenhandel durch russisches Gesetz verboten sei. Wenn man ferner einmal eine derartige Abmachung beziehungsweise Instruktion für die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft als russisches Gesetz ansehe, so betreffe dies doch nur die Beziehungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft, und wenn auch die russische Regierung die alten Bedingungen abgeändert habe und die Gesellschaft ausländische Schiffe brauchen lasse, so könne man deshalb doch nicht annehmen, daß gecharterte ausländische Schiffe mit spezieller Erlaubnis der russischen Regierung führen.

Was der § 6 der gegenwärtigen japanischen Seeprisenordnung[2]) als „Schiffe, welche mit besonderer Erlaubnis des feindlichen Staats fahren" bezeichne, sei dasselbe, was die alte Seeprisenordnung als „Schiffe, welche einen Reisepaß des feindlichen Staats besitzen oder auf Grund einer Erlaubnis des feindlichen Staats fahren" bezeichne. Es seien also Schiffe gemeint, welche selbst eine besondere Erlaubnis erhalten hätten. Wenn man demnach diese Bestimmung auf den gegenwärtigen Fall anwenden wolle, so sei das nicht nur eine Verletzung des Sinnes der Seeprisenordnung, sondern stehe auch mit den Präcedenzen und dem Sinn des Völkerrechts nicht im Einklang. Man könne daher nicht behaupten, daß das zur Verhandlung stehende Schiff mit einer besonderen Erlaubnis der russischen Regierung fahre.

5. Die Wegnahme von Privateigentum zur See sei ein Überbleibsel aus barbarischen Zeiten Europas, welches man im Einklang mit dem Fortschritt der Zivilisation ausschließlich auf Fälle, wo ihre Vornahme im Kriegsinteresse des Staats notwendig sei, zu beschränken und von der Seeräuberei zu unterscheiden bestrebt sei. Daher müsse das Seeprisenwesen mit Wiederherstellung des Friedens sein Ende nehmen, und es sei selbstverständlich, daß Prisen, welche noch nicht abgeurteilt seien, freigegeben werden müßten. Das bezeugten auch die Beispiele des französisch-mexikanischen Kriegs vom Jahre 1856 (wahrscheinlich irrtümlich für 1865), der Kriege zwischen Österreich gegen Frankreich und Piemont vom Jahre 1859, zwischen Dänemark und Preußen und Österreich vom Jahre 1864 und des letzten Teils des preußisch-französischen Kriegs.

Bezüglich der gegenseitigen Prisen der kriegführenden Staaten könnten diese Fragen entweder durch Vertrag oder nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit geregelt werden; neutrale Schiffe und Güter brauchten sich jedoch von Wiederherstellung des Friedens an nicht mehr der Ent-

---

[2]) V.

scheidung der Prisengerichtshöfe der kriegführenden Staaten zu unterwerfen. Daher müsse in dem vorliegenden Falle unfraglich auf Freigabe entschieden werden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Nach der obengenannten Instruktion der russischen Regierung an den Oberkommissar G r e b n i t z k i und nach dem Vernehmungsprotokoll mit demselben, hat die russische Regierung früher durch die Gouverneure der Küstenprovinz jährlich auf Schiffen der freiwilligen Flotte oder direkt von der Regierung gecharterten Fahrzeugen Lebensmittel und allerhand Waren nach dem Ochotskischen und dem Beringsmeer geschickt. Die Regierungsgüter wurden direkt an die Regierungsdepots der verschiedenen Plätze ausgeantwortet. Die Privatartikel ließ die Regierung in der Regel durch die Landräte an die Kaufleute und die allgemeine Bevölkerung verkaufen. Infolge des japanisch-russischen Kriegs hörte jedoch der Verkehr nach den verschiedenen Küstenplätzen auf, und man konnte schließlich die Verteilung von Bedarfsgegenständen durch die Gouverneure nicht mehr durchführen lassen. Daher entsandte die Zentralregierung direkt den obengenannten Oberkommissar für die Lieferung von Bedarfsartikeln nach dem fernen Osten. Das zur Verhandlung stehende Schiff erfüllte diese Aufgaben und erledigte die Obliegenheiten, welche früher den Schiffen der freiwilligen Flotte oder den direkt von der Regierung gecharterten Fahrzeugen zugefallen waren. Es ist daher klar, daß der wirkliche Zweck des zur Verhandlung stehenden Schiffes der war, zum Gebrauch russischer Behörden zu dienen. Das Schiff ist speziell von der russischen Regierung durch die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft gemietet worden, und G r e b n i t z k i hatte selbst die Vollmacht, über dasselbe zu bestimmen, und wenn auch der Versicherungsvertrag über das Schiff zwischen einer Londoner Versicherungsgesellschaft und der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft abgeschlossen worden ist, so hat doch G r e b n i t z k i gesagt, daß die russische Regierung die Versicherungsprämie bezahle. Wenn man nur die Abfassung des Chartervertrags über das zur Verhandlung stehende Schiff betrachtet, so ist freilich der Charterer des Schiffes die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft und es hat den Anschein, als ob diese Gesellschaft auf Grund eines besonderen Vertrages mit der russischen Regierung die Beförderung der Regierungsgüter übernommen habe und als ob sie das Schiff für ihre eigenen Handelsgeschäfte benutze. Tatsächlich ist es aber unzweifelhaft, daß man das Schiff als ein im Dienst der russischen Regierung stehendes Fahrzeug ansehen muß.

Der Reklamant führt aus:

> Weder der Reeder noch der Kapitän habe einen Neutralitätsbruch vorgehabt. Sie hätten nicht gewußt, daß es sich um

einen Transport von Regierungsgütern handele und daß der mitreisende russische Beamte die Aufgabe gehabt habe, die Bedarfsartikel zu verteilen. Daher hätten sie nicht die Absicht gehabt, das Schiff unter die Order der russischen Regierung zu stellen;

ferner:

Der Oberkommissar habe seine Aufgabe bereits erfüllt gehabt und habe wegen Krankheit im Hospital in Petropawlowsk gelegen. Daraus gehe hervor, daß die Beziehungen zwischen dem Genannten und dem zur Verhandlung stehenden Schiff schon vollständig abgebrochen gewesen seien.

Die Frage, ob das Schiff zum Gebrauch der Behörden gedient hat, muß nach der Art der tatsächlichen Verwendung entschieden werden und hat nichts mit der Absicht des Reeders oder des Kapitäns zu tun. Als das Schiff aufgebracht wurde, war die Charterfrist noch nicht abgelaufen, und Gründe, welche darauf schließen lassen, daß eine Änderung gegen die bisherige Verwendung eingetreten war, liegen nicht vor. Da es zudem schon bestimmt war, daß das Schiff, um die noch übrigen Aufgaben zu erledigen, noch eine Reise an der Küste des Ochotskischen Meeres machen sollte, so kann auch die Landung des Oberkommissars auf die Eigenschaft des Schiffs als eines Regierungsfahrzeugs keinerlei Wirkung haben.

Der Reklamant behauptet weiter:

Es habe zurzeit an Mitteln und Wegen zur Versorgung von Kamtschatka mit Lebensmitteln gefehlt, und die Bevölkerung habe schon schrecklich von Hungersnot gelitten. Bei Erwägung der Humanität und Wohltätigkeit müsse das zur Verhandlung stehende Schiff von der Wegnahme befreit werden.

Nach der oben erwähnten Instruktion der russischen Regierung kann man aber nicht behaupten, daß die Reise zu Zwecken der Hilfeleistung und Wohltätigkeit unternommen worden sei. In russischen offiziellen Schriftstücken, welche das Kaiserliche Kriegsschiff „Suma" im Hafen von Petropawlowsk beschlagnahmt hat, heißt es, daß die Dorfbewohner jener Gegend der Einberufung von Freiwilligenabteilungen eifrig nachgekommen seien und daß am 29. Mai russischen Stils Grebnitzki mit Lohn und Proviant für 300 Freiwillige für 3 Monate eingetroffen sei. Das deutet an, daß das zur Verhandlung stehende Schiff Proviant usw. an die in den verschiedenen Küstenplätzen lagernden Truppen und Freiwilligen geliefert hat. Daher ist die Argumentation des Reklamanten unbegründet.

Weiter bringt der Reklamant vor,

das Seeprisenwesen müsse mit der Wiederherstellung des

Friedens sein Ende nehmen. Daher sei es selbstverständlich, daß Prisen, welche noch nicht abgeurteilt seien, freigegeben werden müßten. Neutrale Schiffe und Güter brauchten sich von Wiederherstellung des Friedens an nicht mehr der Entscheidung der Prisengerichtshöfe der kriegführenden Staaten zu unterwerfen. Daher müsse unfraglich auf Freigabe entschieden werden.

Was die hierfür angeführten Beispiele angeht, so haben dort entweder die kriegführenden Staaten in einem besonderen Vertrag die gegenseitigen Beziehungen geregelt oder es handelt sich nur um Freigabe einer bestimmten Art feindlicher Schiffe auf Grund besonderer gesetzlicher Vorschriften. Als Präcedenzen auf den vorliegenden Fall können sie indes nicht angesehen werden.

Wenn auch im allgemeinen das Recht, Prisen zu nehmen, mit der Wiederherstellung des Friedens aufhört, so werden doch bereits geschehene Aufbringungen dadurch nicht annulliert. Die Handlung der Aufbringung und die Handlung, welche über die Rechtmäßigkeit der Aufbringung entscheidet, sind zwei ganz verschiedene Sachen. Daher können die Prisengerichte, abgesehen wo sie durch besonderen Vertrag oder durch Gesetz gebunden sind, gleichviel ob es sich um neutrale Schiffe handelt oder nicht, auch nach Wiederherstellung des Friedens die Untersuchung fortsetzen und entscheiden, ob Wegnahme erfolgen soll oder nicht. Dies ist von der Präcedenzentscheidung betreffend die „Yeesung“ aus dem japanisch-chinesischen Krieg der Jahre 1894/95 und von der sonstigen völkerrechtlichen Praxis und Wissenschaft in gleicher Weise anerkannt.

Kurz, wenn auch das zur Verhandlung stehende Schiff ein neutrales ist, so hat es doch, weil es zurzeit zum Gebrauch der russischen Regierung gedient hat, feindlichen Charakter[3]) und kann nach dem Völkerrecht der Einziehung nicht entgehen.[4]) Da ferner die Ladung des Schiffes der russischen Regierung und feindlichen Personen[5]) gehört, so muß sie das Schicksal des Schiffes teilen.

Da aus den obigen Gründen das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung einzuziehen sind, so erübrigt es sich, auf die weiteren Ausführungen des Reklamanten einzugehen.

Es wird daher, wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 4. November 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

---

[3]) V. § 6, 1. — [4]) V. § 40, 1. — [5]) V. § 40, 2.

Reklamanten: Oceanic Steamship Company, Vereinigte Staaten von Nordamerika, San Francisco, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Australia", James Rennie, und Lloyd, England, London, vertreten durch A. D. Morey Weale, Angehörigen der Firma Cornes & Co. in Yokohama, Yamashitacho Nr. 50.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sato Hakuai, Yokohama, Honcho, Sanchome Nr. 40.

Am 4. November 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den nordamerikanischen Dampfer „Australia" und seine Ladung (etwa 1400 Sack Weizenmehl, etwa 200 Kisten sonstige Lebensmittel und Webwaren sowie gemischte Güter), welche am 13. August 1905 im Hafen von Petropawlowsk von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Suma" beschlagnahmt worden sind, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme des nordamerikanischen Dampfers „Australia" und seiner Ladung entschieden worden ist.

Gegen dieses Urteil haben James Rennie als Vertreter des Reklamanten, der Oceanic Steamship Company, und A. D. Morey Weale als Vertreter des Reklamanten, Lloyd, durch den Rechtsanwalt Sato Hakuai als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptberufungspunkte des Vertreters der Reklamation, Sato Hakuai, und deren Gründe sind folgende:

1. Die reklamierende Oceanic Steamship Company habe ihr Hauptgeschäft in San Francisco, Amerika. Durch Vermittlung der Firma Rosbram & Co. daselbst sei der zur Verhandlung stehende Dampfer „Australia" von der russischen Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft gemietet worden. Dies sei eine ganz alltägliche, gewöhnliche Handelstransaktion gewesen, die selber in keiner direkten Beziehung zu der russischen Regierung stehe. Daß die von Rosbram & Co. vertretene Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft mit der russischen Regierung irgendwelchen Vertrag abgeschlossen habe, sei durchaus unbekannt gewesen. Sowohl nach dem Willen wie den Handlungen des Reklamanten sei der andere Teil bei dem Vertrag die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, und nur ihr gegenüber sei der Vertrag ausgeführt und die Verbindlichkeit übernommen. Nach Ankunft des Schiffes in Petropawlowsk habe der Generalprokurist der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft den A. Kantor sich auf demselben einschiffen lassen und ihm die allgemeine Leitung beim Sammeln und Verteilen der Ladung übertragen. Die unmittelbare Hantierung der Ladung beim Einnehmen und Löschen habe, wie aus dessen Vernehmungsprotokolle hervorgehe, dem Upman obgelegen, der unter Order von Kantor zu handeln gehabt habe. Da so die

Charterer ihre Rechte als solche selbst ausgeübt hätten, so habe das Urteil erster Instanz, welche das zur Verhandlung stehende Schiff als im Gebrauch der russischen Regierung stehend betrachtet habe, den Tatbestand falsch aufgefaßt. Wenn auch der Oberkommissar für die Lebensbedürfnisse und Rat im russischen Ministerium des Inneren, Grebnitzki, auf dem Schiff mitgefahren sei, so könne man doch aus den Vernehmungsprotokollen des Kapitäns und Kantors entnehmen, daß Grebnitzki dem Kapitän als Passagier und Gouverneur der Kommandorski-Inselgruppe vorgestellt worden sei und daß die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft ihn gegen Zahlung der Passage an Bord genommen habe. Danach sei es offenbar, daß Grebnitzki das Schiff nicht in der Stellung eines Charterers unter seinem Befehl gehabt habe. Wenn auch die russische Regierung die Charterer des zur Verhandlung stehenden Schiffes mit dem Transport, dem Ansammeln und der Verteilung von Lebensbedürfnissen zur Versorgung ihrer Untertanen im fernen Osten beauftragt habe und wenn auch tatsächlich die der russischen Regierung gehörigen Güter unter der von den Charterern verschifften Ladung mehr als die Hälfte ausgemacht hätten, so könne man doch deshalb das zur Verhandlung stehende Schiff nicht als im Gebrauch der russischen Behörden stehend ansehen. Dies um so weniger, als die andere Hälfte unzweifelhaft Handelswaren der Gesellschaft sei und diese so zugleich neben der Ausführung ihrer Aufgabe gegenüber der russischen Regierung ihre eigenen Handelsgeschäfte betrieben habe. Freilich habe Grebnitzki wirklich, mit Bezug auf das Ansammeln und die Verteilung der amtlichen Handelsgüter, die Anordnungen getroffen. Indes hätten sich die Anordnungen auf den Vertreter der Charterer beschränkt und, wie schon gesagt, habe der Kapitän seine Weisungen nur von dem Vertreter der Charterer erhalten. In einem Falle, wo viele Güter einem Schiffe übergeben würden, um an verschiedenen Orten verteilt zu werden, sei es ganz alltägliche Regel und gebe zu keinerlei Verdacht Grund, daß ein Vertreter des Ladungseigentümers zur Erteilung der nötigen Anweisungen an Bord sei. Die Charterer hätten nach ihrem Lieferungskontrakt die Pflicht gehabt, bezüglich des Ansammelns und Verteilens der Regierungswaren den Anordnungen des Regierungsvertreters Grebnitzki zu folgen; und der Kapitän habe in Erfüllung des Chartervertrags sich den Orders Kantors zu unterwerfen gehabt. So habe es äußerlich den Anschein gehabt, als ob Grebnitzki bezüglich der Ansammlung und Verteilung der Regierungsgüter an Bord die Weisungen erteilt habe. Dies habe sich aber nur zufällig durch die Ausführung des Vertrags ergeben, und man könne deshalb nicht annehmen, daß Grebnitzki das zur Verhandlung stehende Schiff unter seiner Order gehabt

habe. Auch könne man es nicht so auslegen, als ob die Reeder oder der Kapitän das Schiff unter seine Order gestellt hätten.

Die Ansammlung und Verteilung sei bereits vollendet gewesen; nur ein wenig Tabak und Zucker sei nachgeblieben, deren Verteilung Grebnitzki jedoch gänzlich dem Vertreter der Charterer überlassen gehabt habe. Während er selbst von Bord und zur Pflege in das Hospital von Petropawlowsk gegangen sei, hätten die Charterer die Verteilung ihrer eigenen und der noch übrigen Regierungswaren beendigt. Grebnitzki habe die Rückkehr des Dampfers und seine Einschiffung auf demselben, um nach San Francisco zurückzufahren, abgewartet. Dies gehe aus seinen Aussagen klar hervor, und es widerspreche daher noch mehr den Tatsachen, wenn angenommen worden sei, daß das Schiff zur Zeit der Beschlagnahme ein im Gebrauch der russischen Behörden stehendes Fahrzeug gewesen sei.

Das Urteil erster Instanz führe aus, daß,

> als das Schiff aufgebracht worden sei, die Charterfrist noch nicht abgelaufen gewesen sei und daß Gründe, welche darauf schließen ließen, daß eine Änderung in der bisherigen Verwendung eingetreten sei, nicht vorgelegen hätten. Da es zudem schon bestimmt gewesen sei, daß das Schiff, um die noch übrigen Aufgaben zu erledigen, noch eine Reise an der Küste des Ochotskischen Meers habe machen sollen, so könne die Landung des Oberkommissars auf die Eigenschaft des Schiffes als eines Regierungsfahrzeugs keinerlei Wirkung haben.

Grebnitzki habe aber ausgesagt, daß

> zur Zeit seines Verlassens des Schiffs die Verteilung der Regierungsgüter fast vollendet gewesen und die Verteilung des wenigen noch übrigen Tabaks und Weizenmehls dem Charterer ganz überlassen worden sei. Die Güter, außer diesem Tabak und Weizenmehl, seien Handelswaren der Charterer gewesen.

Der Genannte habe bei der Vernehmung, obwohl er an der Aufbringung des zur Verhandlung stehenden Schiffs in keiner Weise interessiert gewesen sei, von selbst die Instruktion für ihn als Oberkommissar gezeigt und ausgesagt, daß die Versicherung für das zur Verhandlung stehende Schiff der russischen Regierung obgelegen habe. Man müsse annehmen, daß er dies nur in dem Wunsche getan habe, den Fortgang der Untersuchung durch den mit dem Fall beauftragten Rat zu unterstützen und dadurch schnell von der Detention freizukommen. Daher könne man die Wahrheit der Aussagen des Genannten über diese Punkte nicht anzweifeln. Selbst wenn man daher einmal annehme, daß das zur Verhandlung stehende Schiff anfangs ein im Gebrauch der russischen

Behörden stehendes Fahrzeug gewesen sei, so könne man bezüglich der Zeit der Beschlagnahme doch nur annehmen, daß es damals völlig den Anordnungen der Charterer unterstanden habe.

Wenn auch zur Zeit der Beschlagnahme die Charterfrist noch nicht abgelaufen gewesen sei, so sei doch der Mietsvertrag von Anfang an ein Vertrag zwischen den Charterern und dem Reeder gewesen, und wenn man auch einmal, wie das Urteil erster Instanz, annehme, daß das Schiff zum Gebrauch der russsichen Behörden gedient habe, so beruhe das auf einer Handlung der Charterer und es sei selbstverständlich, daß das Schiff von der Zeit an, wo die Charterer aufgehört hätten, es den russischen Behörden zum Gebrauch zu stellen, nicht mehr ein im Gebrauch der russischen Behörden stehendes Fahrzeug gewesen sei. Die Frage, ob die Charterfrist abgelaufen gewesen sei oder nicht, sei daher ohne Belang.

Wenn es auch wahr sei, daß die eigentlich dem Charterer obliegende Verpflichtung zur Zahlung der Versicherung der russischen Regierung auferlegt worden sei, so berühre das nur interne Verhältnisse, welche auf einem Übereinkommen zwischen den Charterern und der russischen Regierung beruhten. In Fällen, wo der Reeder den Versicherungsvertrag abschließe, werde die Versicherungsprämie beim Chartergeld in Anrechnung gebracht und falle so dem Charterer zur Last. Außerdem gebe es auch Fälle, wo der Charterer die Versicherung trage und das Chartergeld sich um einen dementsprechenden Betrag verringere. Diese Erwägung gelte auch für die Beziehungen dieser Art zwischen Charterer und Ladungseigentümer. Da über die Hälfte der Ladung der russischen Regierung gehöre, so müsse der größte Teil der Versicherungsprämie, welche die Charterer bezahlt hätten, in der Fracht eingeschlossen sein und somit der russischen Regierung als Ladungseigentümer zur Last fallen. Wenn dagegen die russische Regierung die Versicherungsprämie gezahlt habe, so könne man das nur als einen Abzug von der Fracht auffassen. Auch sei es ganz natürlich, daß die russische Regierung im Kriege, wo der Seetransport schwierig sei, einen für die Charterer günstigen Vertrag habe schließen müssen. Man könne daraus, daß der Ladungseigentümer für den Charterer die Versicherung trage, nicht ableiten wollen, daß der wahre Kontrahent bei dem Chartervertrag der Ladungseigentümer sei.

Wenn man übrigens annehmen wolle, daß die russische Regierung selber der wahre Charterer und das zur Verhandlung stehende Schiff ein im Gebrauch dieser Regierung stehendes Fahrzeug sei, so könne man die Stellung der Kamtschatka - Handels- und Industriegesellschaft wohl kaum erklären, welche neben den Regierungsgütern auf ihre eigene Rechnung das Geschäft betrieben habe.

Kurz, es fehle an ausreichenden Beweisen dafür, daß das zur Ver-

handlung stehende Schiff als ein im Gebrauch der russischen Behörden stehendes Fahrzeug anzusehen sei.

2. Die von den Charterern, der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, der russischen Regierung gegenüber übernommenen Proviantlieferungsgeschäfte hätten weder mittelbar noch unmittelbar mit dem Krieg etwas zu tun. Da der Dampfer „Maniola", welcher im Juni 1904 zwecks Lieferung von Lebensmitteln nach Kamtschatka abgefahren sei, unterwegs Schiffbruch erlitten habe, wobei die ganze Ladung verloren gegangen sei, so hätten die Landleute und Fischer auf Kamtschatka tatsächlich Hungersnot gelitten. Als das zur Verhandlung stehende Schiff seine Ladung an den verschiedenen Plätzen gelöscht habe, seien die dort zusammengekommenen Landleute und Fischer durch den Mangel an Lebensmitteln sehr entkräftet gewesen, bei vielen habe die Sehkraft fast bis zur Blindheit abgenommen gehabt, und ihre Pelzkleider seien zerlöchert und Arme und Beine entblößt gewesen. Es habe Plätze gegeben, welche schon seit zwei Jahren keine Lebensmittel geliefert erhalten hätten. (Die von dem Reklamanten in der ersten Instanz zur Klarstellung dieser Tatsachen beantragte Aufnahme von Beweisen sei abgewiesen worden. Es sei daher billig, das anzunehmen, was zugunsten des Reklamanten sein würde.)

Die Warenlieferung des zur Verhandlung stehenden Schiffes habe das Bedürfnis, das in jenen Gegenden bestanden habe, noch nicht befriedigen können. Auch noch zur Zeit des am 18. September 1905 zwischen der russischen und japanischen Marine abgeschlossenen Waffenstillstands habe der Konteradmiral Essen als Vertreter Rußlands die dringende Bitte gestellt, man möge, da nach zwei Wochen der Seeverkehr nach Petropawlowsk aufhöre, die Entsendung eines Transportschiffs von Wladiwostok nach dorthin aus Menschlichkeit gestatten, da sonst die Bevölkerung an Hunger sterben müsse. Diesem Gesuch habe der Konteradmiral Shimamura als Vertreter des Oberstkommandierenden der vereinigten Flotte, Togo; weil die Umstände sehr drängten, zugestimmt und er habe einen besonderen Paß erteilt. Die völkerrechtliche Praxis stehe auf dem Standpunkt, daß auf einer Reise, welche Pflichten der humanen Wohltätigkeit diene und mit den Zwecken des Krieges nicht in Beziehung stehe, auch ein feindliches Regierungsschiff nicht weggenommen werden könne, sondern unter die, für wissenschaftliche, wohltätige und religiöse Zwecke bestehende allgemeine Ausnahme falle.[6]) Wieviel mehr müsse das für das zur Verhandlung stehende Schiff gelten, welches die Aufgabe gehabt habe, an die Landleute und Fischer auf Kamtschatka, welche während des Winters keine Kleidung und Nahrung erhalten könnten, wenn nach 1 bis 2 Monaten der Seeverkehr aufgehört habe, und welche dann dem Hungerstode ver-

---

[6]) V. § 35,2.

fallen müßten, Lebensmittel zu liefern. Mit diesem Akt der Menschlichkeit könne sich die gewöhnliche Wohltätigkeit gar nicht vergleichen.

Wenn die russische Regierung unter Darlegung der dortigen Verhältnisse offiziell mit der japanischen Regierung verhandelt hätte, so würde die japanische Regierung, welche in jeder Beziehung die völkerrechtlichen und menschlichen Grundsätze achte, auch einem russischen Schiff, welchem die Aufgabe dieser Versorgung obgelegen hätte, gerade wie der Vertreter ihrer Marine entschieden habe, zweifellos die Erlaubnis erteilt haben.

Der Reeder und der Kapitän des zur Verhandlung stehenden Schiffes hätte dasselbe nicht unter die Order der russischen Regierung gestellt, auch selbst nicht eine solche Absicht gehabt. Der von den Charterern, der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, übernommene Auftrag des Transports von Regierungsgütern sei eine Angelegenheit, welche die russische Regierung aus Menschlichkeit auch nicht einen Tag lang habe vernachlässigen dürfen. Auch stehe es zu den Kriegsinteressen des japanischen Staats in keiner Beziehung, daß die Bevölkerung Kamtschatkas Hungers sterbe. Daher müsse der zur Verhandlung stehende Fall unbestreitbar unter die Ausnahmen von der Beschlagnahme feindlicher Schiffe fallen.

3. Das Urteil erster Instanz habe angenommen, daß in den von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Suma" im Hafen von Petropawlowsk beschlagnahmten Telegrammentwürfen Spuren dafür vorhanden seien, daß das zur Verhandlung stehende Schiff den freiwilligen Truppen Lebensmittel geliefert habe. Es gehe indes aus dem Geschriebenen hervor, daß es der Entwurf zu einem am 12. Mai russischen Stils, also am 25. Mai, von dem Provinzialchef von Petropawlowsk irgendwohin abgesandten Telegramm sei. Da indes der 25. Mai der Tag gewesen sei, an welchem das zur Verhandlung stehende Schiff von San Francisco abgefahren sei, so könne der Inhalt des Telegramms nicht geglaubt werden. Wahrscheinlich habe die russische Behörde, um ihren Vorgesetzten zu gefallen, wie das ihre Art sei, einen übertriebenen Bericht gemacht oder das Telegramm nur in dieser Form abgeschickt, weil sie genötigt gewesen sei, die aufgebrachte Bevölkerung zu beruhigen.

4. Die Wegnahme von Privateigentum zur See, welches zum Kriege in keiner Beziehung stehe, sei dasselbe wie das Beutewesen des Landkriegs in alter Zeit, und eine solche Plünderung des Eigentums von Privatpersonen sei eine Schädigung der eigenen Staatsehre. Man behaupte dabei freilich, dies sei ein vom Völkerrecht zugestandenes Recht. Aber nach gewöhnlicher Vernunft stimme es mit echter Humanität nicht zusammen. Mit dem Fortschritt der Zivilisation seien daher allerhand Beschränkungen und Ausnahmen entstanden, und es werde jetzt viel verfochten, daß die bei Wiederherstellung des Friedens noch nicht

abgeurteilten Prisen freizugeben seien und daß die Befugnisse der Prisengerichtshöfe mit dem Schluß des Krieges ihr Ende finden müßten. Unter den großen Gelehrten des europäischen Kontinents seien nicht wenige, welche auf seiten dieser Ansicht stünden. Als Präcedenzen hierfür seien die Vorfälle bei Beendigung des Krieges zwischen Frankreich und Mexiko im Jahre 1865, zwischen Österreich einerseits und Frankreich und Piemont andererseits im Jahre 1859, zwischen Dänemark einerseits und Preußen und Österreich andererseits im Jahre 1864 sowie zwischen Preußen und Frankreich zum Vergleich anzuziehen.

Das Urteil erster Instanz behaupte freilich, daß

> solche Vorfälle sich auf besonderen Vertrag oder besondere Gesetze gründeten und keine Beispiele für den vorliegenden Fall abgeben könnten.

Daß aber bei Anwendung eines so dehnbaren Rechts wie des Völkerrechts das Bedürfnis empfunden worden sei, das, was die Vernunft oder die Praxis anerkenne, vertraglich festzulegen oder gesetzlich zu fixieren, sei ganz natürlich und das Vorhandensein solcher Verträge oder Gesetzesbestimmungen könne nicht zur Unterstützung der gegenteiligen Ansicht des Gerichts dienen. Auch sei es der gewöhnliche Verlauf, daß Rechtsgrundsätze, welche zuerst in Verträgen oder gesetzlichen Bestimmungen erschienen, durch nachfolgende Anerkennung mehrerer Staaten sich zum natürlichen Rechtsgrundsatz des Völkerrechts umgestalteten. Dies sei der Grund, weshalb mit der Entwicklung der menschlichen Zivilisation auch das Völkerrecht sich fortentwickle.

Im Jahre 1897 habe ein italienisches Prisengericht in der „Doelwyck“-Sache entschieden, daß das Recht, Prisen zu machen, auf dem Recht beruhe, Handlungen zu verbieten, durch welche der feindliche Staat in seiner Widerstandfähigkeit verstärkt werden würde. Daher stehe ein nach Wiederherstellung des Friedens abgegebenes Urteil auf Einziehung in Widerspruch zu der Herstellung der friedlichen Beziehungen. Das Urteil habe es für unrecht erklärt, fremdem Eigentumsrecht Schranken aufzuerlegen, welche nicht als durch die tatsächliche Notwendigkeit gerechtfertigt anerkannt werden könnten und habe daher auf Freisprechung entschieden.

Da es, gleichviel ob dies im Gesetz ausgesprochen sei oder nicht, ein allgemeiner Grundsatz des Strafrechts der zivilisierten Staaten sei, daß, wenn nach einem nach Begehung einer strafbaren Handlung erlassenen Gesetz, die Strafe aufgehoben werde, das Recht der öffentlichen Klage erlösche, so müsse man sagen, daß das Entscheidungsbeispiel des italienischen Prisengerichts in Übereinstimmung mit diesem Grundsatz vernunftgemäß entschieden habe. Wenn es Staaten gäbe, welche nach Aufhebung einer Strafe eine vor dieser Aufhebung be-

gangene strafbare Handlung als strafbar erklären würden, so würde wohl jeder die Härte dieses Gesetzes empfinden.

Wenn der Frieden schon wiederhergestellt und ein Feind nicht mehr vorhanden sei, so liege ein Bedürfnis für Maßregeln zur Verminderung der feindlichen Macht nicht mehr vor. Wenn demungeachtet auf Grund einer vor Friedensschluß bestehenden Verantwortlichkeit eine Einziehung verfügt werde, so sei das ganz dasselbe, als wenn nach Aufhebung einer Strafe der Schuldige verfolgt werde. Wenn Leute darin nichts Außerordentliches sähen, so sei der Grund nur der, daß sie es von alters her gewohnt seien.

Nach diesen Theorien, Überlegungen und Rechtsvorgängen das Völkerrecht auf gleiche Höhe mit der Zivilisation und Menschlichkeit zu bringen und unsererseits den Mächten ein Vorbild und Beispiel zu geben, das sei, was ein japanischer Prisengerichtshof sich zur Aufgabe machen müsse. Dann werde der Fortschritt der Zivilisation Japans dem seiner Kriegstüchtigkeit nicht nachstehen.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers „Australia" und seiner Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuga, Uchida Shigenari, sind folgende:

1. Das zur Verhandlung stehende Schiff sei von der russischen Regierung zur Verteilung von amtlichen und privaten Bedarfsartikeln an verschiedene Häfen des fernen Ostens durch Vermittlung der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, welche dem Namen nach als Charterer aufgetreten sei, gemietet worden. Der Rat des Ministeriums des Inneren Nikolai Alexandrowitsch Grebnitzki sei zum Oberkommissar der Lieferungen ernannt worden und er habe die Proviantlieferungsgeschäfte und den allgemeinen amtlichen und privaten Nachrichtendienst an den Küsten des fernen Ostens übernommen. Auch habe er Auftrag gehabt, die Lage der Küstenplätze zu untersuchen. In San Francisco habe er demgemäß Lebensmittel, Schießpulver, Bleistangen, Bleibarren und über 100 Sorten sonstiger Güter beschafft, auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff verladen und sich selbst eingeschifft. Unter seiner Leitung habe das Schiff die Küstenplätze des fernen Ostens abgefahren und sich der Warenlieferungs- und Nachrichtengeschäfte entledigt. Dieses ergebe sich mit hinreichender Sicherheit aus den Vernehmungsprotokollen Grebnitzkis in dieser Sache und in der Prisensache betreffend den amerikanischen Dampfer „Montara" sowie auch aus der in seinem Besitz befindlichen Instruktion der russischen Regierung. Das Urteil erster Instanz habe diese Tatsachen angenommen und entschieden:

> Wenn man nur die Abfassung des Chartervertrags über das zur Verhandlung stehende Schiff im Auge habe, so sei freilich der Charterer des zur Verhandlung stehenden Schiffs die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, und es habe den Anschein, als ob diese Gesellschaft auf Grund eines besonderen Vertrages mit der russischen Regierung die Beförderung der Regierungsgüter übernommen habe und als ob sie das Schiff für ihre eigenen Handelsgeschäfte benutze. Tatsächlich sei es aber unzweifelhaft, daß man das Schiff als ein russisches Regierungsfahrzeug ansehen müsse.

Der Reklamant führe zur Unterstützung der Behauptung, daß keine Beweise vorlägen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff als ein im Dienste der russischen Regierung stehendes Fahrzeug zu betrachten sei, in der Hauptsache aus, daß

> sowohl nach dem Willen als nach den Handlungen des Reeders und des Kapitäns der andere Teil bei dem Vertrag die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft gewesen sei und daß nur ihr gegenüber der Vertrag ausgeführt und die Verbindlichkeit übernommen worden sei. Bezüglich des Sammelns und der Verteilung der Ladung habe der Vertreter der Gesellschaft A. Kantor die Leitung gehabt, nicht aber Grebnitzki. Wenn es auch den Anschein gehabt haben möge, als ob Grebnitzki bezüglich der Ansammlung und Verteilung der Regierungsgüter an Bord die Anweisungen zu erteilen gehabt habe, so sei das nur zufällig durch die Ausführung des zwischen der russischen Regierung und der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft abgeschlossenen Vertrages hervorgerufen, nach welchem die letztere bei der gegenüber der Regierung übernommenen Ansammlung und Verteilung der Regierungsgüter den Anordnungen des Regierungsvertreters zu folgen gehabt habe. Daraus könne man nicht folgern, daß Grebnitzki das zur Verhandlung stehende Schiff unter seiner Order gehabt habe. Auch könne man es nicht so auslegen, als ob der Reeder oder der Kapitän das Schiff unter seine Order gestellt hätten.
>
> Selbst wenn man einmal annehme, daß das zur Verhandlung stehende Schiff anfangs ein im Gebrauch der russischen Regierung stehendes Fahrzeug gewesen sei, so sei doch zu der Zeit der Beschlagnahme die Ansammlung und Verteilung der amtlichen Waren bereits vollendet gewesen und wenn auch noch ein wenig Tabak und Zucker nachgeblieben gewesen seien, so habe doch Grebnitzki deren Verteilung gänzlich dem Vertreter der Charterer überlassen

gehabt. Da Grebnitzki das Schiff bereits verlassen gehabt habe, so könne man doch wohl nur annehmen, daß es völlig den Anordnungen der Charterer unterstanden habe. Denn wenn das Schiff den russischen Behörden zum Gebrauch zur Verfügung gestellt worden sei, so müsse das eine Handlung der Charterer sein, und es sei selbstverständlich, daß das Schiff von der Zeit an, wo die Charterer aufgehört hätten, es den russischen Behörden zum Gebrauch zu stellen, nicht mehr ein im Gebrauch der Behörden stehendes Schiff gewesen sei. Die Frage, ob die Charterfrist abgelaufen gewesen sei oder nicht, sei daher ohne Belang, und es widerspreche aus diesem Grunde noch mehr den Tatsachen, wenn angenommen worden sei, daß das Schiff zur Zeit der Beschlagnahme ein im Gebrauch der russischen Behörden stehendes Fahrzeug gewesen sei.

Wie aber oben ausgeführt, sei das zur Verhandlung stehende Schiff tatsächlich von der russischen Regierung gemietet worden, und nach den eigenen Aussagen des Oberkommissars Grebnitzki stehe es außer Zweifel, daß die Bewegungen des Schiffes durchaus nach seinen Anordnungen zu erfolgen gehabt hätten. Wenn auch anzunehmen sei, daß Grebnitzki hin und wieder die Bewegungen durch den Vertreter der Gesellschaft habe anordnen lassen, so sei das nur geschehen, um formell die Anordnungen durch den angeblichen Charterer geschehen zu lassen. Darum könne man aber nicht sagen, daß Grebnitzki nicht das Schiff unter seiner Order gehabt habe.

Auch dafür, daß zur Zeit der Beschlagnahme des zur Verhandlung stehenden Schiffs die Beziehungen der russischen Regierung und der Handels- und Industriegesellschaft bezüglich des Schiffs als bereits aufgehoben zu betrachten gewesen seien, lägen keine Gründe vor. Da vielmehr tatsächlich das zur Verhandlung stehende Schiff, wie vorher, als Charterschiff der russischen Regierung im Begriff gewesen sei, sich zur Ausführung der Lieferungsgeschäfte für die Küstenplätze des Ochotskischen Meers zu einer zweiten Reise zu rüsten, so könne man daraus, daß Grebnitzki wegen Krankheit vorübergehend an Land gegangen gewesen sei, nicht folgern, daß das Schiff aufgehört gehabt habe, im Dienst der Behörden zu stehen.

Kurz, die Behauptung des Reklamanten, es lägen keine ausreichenden Beweise vor, daß das zur Verhandlung stehende Schiff im Dienst der russischen Behörden gestanden habe, sei unbegründet.

2. Aus der Instruktion des russischen Ministeriums des Inneren an Grebnitzki als Oberkommissar der Lieferungen für das Etatsjahr 1905 und aus den Aussagen Grebnitzkis ergebe sich folgendes: Die Lieferungsgeschäfte für die Küstenplätze im fernen Osten seien

derart, daß die Regierungsgüter (Weizenmehl, gequetschte Gerste, Salz, Schießpulver und Blei) direkt an die amtlichen Magazine abgeführt, die übrigen privaten Güter an dortige Kaufleute gegen bares Geld oder gemäß den Zahlungsbestimmungen gegen Tierpelze geliefert würden. Wenn ein Gegenwert nicht vereinnahmt werden könne, so würden sie an die Landräte überwiesen, welche sie an die Kaufleute und die allgemeine Bevölkerung verkauften. Der erstliche Verkaufspreis werde, wenn die Landräte die Güter übernommen hätten, um 8 % erhöht und je nach den Fällen in bar eingenommen oder unter der Verantwortung der Landräte Zahlung in Pelzen erlaubt.

Ferner habe dem Oberkommissar allgemein das Nachrichtenwesen für die Küstenplätze obgelegen, und daneben habe er Auftrag gehabt, die Lage der Küstenplätze zu untersuchen.

Danach könne man schließen, daß das Schiff der Aufgabe habe dienen sollen, den an den Küsten des fernen Ostens befindlichen Militärbehörden die von ihnen gebrauchten Güter zu liefern, und daß es daneben der Beförderung und dem Verkauf von privaten Materialien obgelegen und außerdem die allgemeine amtliche und private Postbeförderung und Untersuchung verschiedenartiger Verhältnisse zu erledigen gehabt habe. In seinen Aufgaben seien wohltätige Zwecke durchaus nicht zu ersehen. Vielmehr lasse sich aus der im Urteil erster Instanz angezogenen, von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Suma" in Petropawlowsk beschlagnahmte Abschrift eines Telegramms des Provinzialgouverneurs an den Militärgouverneur der Küstenprovinz entnehmen, daß das zur Verhandlung stehende Schiff den in den Küstenplätzen lagernden regulären und freiwilligen Truppen Lebensmittel geliefert habe. Daß das Telegramm am 12. Mai russischen Stils abgeschickt sei, stehe in dem russischen Original nicht. Dies sei, wie aus dem urtextlichen Entwurf des Telegramms hervorgehe, nur eine Bemerkung des Übersetzers, welche dieser nach seiner Vorstellung von dem Sinn des Originals hinzugefügt habe. Da in dem Telegramm stehe, daß G r e b n i t z k i am 29. Mai die Löhnung von 300 freiwilligen Mannschaften für 3 Monate und eine gleiche Menge Lebensmittel eingeführt habe, so könne man daraus sehen, daß es nach dem 29. Mai abgesandt sei. Demnach sei die Behauptung des Reklamanten, das zur Verhandlung stehende Schiff müsse als ein zu wohltätigen Zwecken reisendes Fahrzeug von der Beschlagnahme frei sein, unbegründet.

3. Es sei von vielen Gelehrten sowie von der völkerrechtlichen Praxis anerkannt, daß die Prisengerichte auch nach Wiederherstellung des Friedens das Untersuchungsverfahren fortsetzen und in ihren Urteilen auf Einziehung erkennen könnten. Wenn auch mit Wiederherstellung des Friedens das Prisenrecht aufhöre und es daher unrechtmäßig sei, danach Aufbringungen auszuführen, so sei es doch im

Interesse der Unparteilichkeit recht und nötig, die Rechtmäßigkeit von früher ausgeführten Aufbringungen zu untersuchen und zu entscheiden. Das Recht der Beschlagnahme und das der gerichtlichen Aburteilung seien durchaus zu unterscheiden. Das Recht einer kriegführenden Macht, Prisen abzuurteilen und einzuziehen, sei schon mit der Zeit der Aufbringung entstanden und die Aburteilung und Einziehung sei nur eine Formalität, durch welche die Wirkung der Beschlagnahme realisiert werde. Diese Formalität sei keine Kriegshandlung, sondern eine Maßnahme zur Ausführung eines durch eine Kriegshandlung erworbenen Rechtes. Wenn daher bei Beendigung des Krieges gelegentlich die Zeit zur Vollendung dieser Formalität nicht gereicht habe, so könne das nicht als Grund für den Untergang des schon entstandenen Rechts geltend gemacht werden. Die von dem Reklamanten für die Freigabe von Prisen bei Wiederherstellung des Friedens vorgebrachten Beispiele beschränkten sich auf Fälle, wo die kriegführenden Parteien im Friedensvertrag die gegenseitigen Beziehungen so festgelegt hätten oder wo aus politischen Gründen auf Grund besonderer gesetzlicher Bestimmungen eine bestimmte Art von feindlichen Schiffen freigelassen worden sei. Das reiche indes nicht aus, um daraus eine allgemeine Bestimmung oder Praxis zu konstruieren.

Was ferner die vom Reklamanten angezogene Entscheidung eines italienischen Prisengerichts über die „Dodwyck" aus dem Jahre 1897 angehe, so sei sie allerdings ein Beispiel, welches die Freigabe des aufgebrachten Schiffes mit der Begründung, daß der Frieden wieder hergestellt sei, für rechtmäßig erkläre; dies Urteil sei indes vernunftwidrig, wie auch der Präsident der Gesellschaft für Völkerrecht Brusa es in vorzüglicher Weise angegriffen und als eine Verletzung sowohl des Völkerrechts als auch der Verfassung verschrieen habe. Danach könne dieses Urteil keinenfalls als ein zu befolgendes rechtmäßiges Beispiel anerkannt werden.

Kurz, das Urteil erster Instanz sei in seiner Formel und seinen Gründen zutreffend und die Berufung in allen Punkten unbegründet und zu verwerfen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Die russische Regierung hat seit langer Zeit jährlich durch die Gouverneure der Küstenprovinz auf Schiffen der freiwilligen Flotte oder auf Fahrzeugen, welche direkt von der Regierung gechartert wurden, Lebensmittel und gemischte Güter nach den Küsten des Ochotskischen und des Beringmeers schaffen lassen. Die Regierungsgüter wurden direkt in die Regierungsdepots der verschiedenen Plätze abgeführt und in der Regel wurden die zum Privatgebrauch bestimmten Güter durch die Landräte entsprechend dem Bedarf an die Kaufleute und die allgemeine Bevölkerung verkauft. Da aber seit dem japanisch-russischen

Krieg der Verkehr mit den Küstenplätzen zum Stillstand kam, so entsandte die Zentralregierung einen besonderen Oberkommissar für die Lieferung von Bedarfsartikeln nach den Küsten des fernen Ostens und hierzu wurde das zur Verhandlung stehende Schiff verwandt. Daß dasselbe so zum Gebrauch der russischen Behörden gedient hat, geht hervor aus der dem Oberkommissar für die Lieferungen von Bedarfsartikeln von der russischen Regierung gegebenen schriftlichen Instruktion und dem Protokoll über die Vernehmung des Genannten durch den mit diesem Fall beauftragten Rat des Prisengerichts zu Yokosuka.

Der Reklamant behauptet im Punkt 1 der Berufung, daß das zur Verhandlung stehende Schiff von der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft gemietet sei und daß ein Vertreter dieser Gesellschaft an Bord gewesen sei und die ganzen Anordnungen bei der Ansammlung und Verteilung der Ladung in der Hand gehabt habe. Der Oberkommissar für die Lieferung der Bedarfsartikel, G r e b n i t z k i, sei als Fahrgast mitgefahren, habe aber nicht die Order über das Schiff gehabt. Selbst wenn man aber annehme, das Schiff sei anfangs zum Gebrauch der Behörden bereitgestellt worden, so sei es doch zur Zeit der Beschlagnahme durchaus in Order der Charterer gewesen. Wenn ferner auch der größte Teil der Ladung des Schiffes der russischen Regierung gehöre, so hätten doch die Charterer auch eigene Handelswaren verladen gehabt und durch ihren an Bord befindlichen Vertreter auf eigene Rechnung Handelsgeschäfte betrieben. Danach sei das Schiff nicht zum Gebrauch der russischen Behörden gestellt worden.

In dem Vernehmungsprotokoll G r e b n i t z k i s steht folgende Aussage: die Regierung habe das Schiff durch die Gesellschaft gechartert, daher habe ihr das Verfügungsrecht und die Bestimmung der Plätze, wo die Ladung verteilt werden sollte, und die Anordnung bei Verteilung derselben selber zugestanden.

Wenn auch G r e b n i t z k i zur Zeit der Beschlagnahme im Hospital war, so waren doch seine Geschäfte bei der Lieferung der Bedarfsartikel noch nicht erledigt, so daß er dieselben einem Vertreter der Charterer anvertraute. Nach diesen Tatsachen sowie dem Inhalt der oben genannten Instruktion der russischen Regierung ist der erste Teil des Punktes 1 der Berufung unbegründet.

Die Tatsache, daß neben der Verwendung des zur Verhandlung stehenden Schiffs für die Proviantlieferungsgeschäfte der russischen Regierung die Charterer eigene Handelsgüter geladen, einen Vertreter an Bord gehabt und ihre eigenen Geschäfte betrieben haben, ändert nichts an dem Charakter des Schiffes als eines im Gebrauch der Behörden stehenden Fahrzeugs. Daher ist auch der letzte Teil des ersten Berufungspunktes unbegründet.

Im zweiten Punkte der Berufung heißt es, die Lieferung der Lebensmittel habe weder direkt noch indirekt mit dem Kriege zu tun, sondern sei lediglich ein Akt der Wohltätigkeit gewesen. Daher müsse das Schiff, welches dabei verwandt sei, unter die für feindliche Schiffe bestehende Ausnahme von der Beschlagnahme fallen. Ein feindliches Fahrzeug kann aber auch, wenn es zu dem Kriege nicht in Beziehung steht, trotzdem weggenommen werden. Überdies geht es aus der oben genannten Instruktion der russischen Regierung hervor, daß das zur Verhandlung stehende Schiff keine Aufgaben der Wohltätigkeit hatte, und ein von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Suma" in Petropawlowsk beschlagnahmter Telegrammentwurf berechtigt zu der Annahme, daß das Schiff Proviant und dergleichen an die Truppen geliefert hat. Sonach ist Punkt 2 der Berufung unbegründet.

Der Reklamant sagt, dieses Telegramm sei nicht glaubwürdig, weil es am 12. Mai russischen Stils abgeschickt sei, d. h. am Tage, wo das zur Verhandlung stehende Schiff von San Francisco abgefahren sei. Aber in dem russischen Originalentwurf des Telegramms steht das Abgangsdatum gar nicht verzeichnet. Da in dem Telegramm steht, daß Grebnitzki am 29. Mai Löhnung für 300 Freiwillige für 3 Monate und eine entsprechende Menge Proviant gebracht habe, so ist es klar, daß das Telegramm nach dem 29. Mai abgesandt worden ist, und der dritte Punkt der Berufung ist grundlos.

Im Punkt 4 wird behauptet, daß die zur Zeit der Wiederherstellung des Friedens noch nicht abgeurteilten Prisen freizugeben seien. Es ist aber von völkerrechtlichen Präcedenzen anerkannt, daß Prisengerichte auch nach Wiederherstellung des Friedens Prisenuntersuchungen vornehmen und Entscheidungen auf Einziehung erlassen können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird. Demnach ist auch Punkt 4 der Berufung unbegründet.

Nach dem oben Ausgeführten ist es somit zu recht geschehen, daß das Gericht erster Instanz das zur Verhandlung stehende Schiff als feindlich angesehen und seine sowie seiner feindlichen Ladung Wegnahme verfügt hat.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 13. Februar 1906 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamanten: R. C. Brook, Vizedirektor der Reederei Barque Antiope Company Ltd. in Victoria, Britisch Columbien, Canada, Nordamerika, Wharf Street Nr. 63, vertreten durch P. G. R. Matheson, Kapitän des Segelschiffes „Antiope" und das Seetransportgeschäft Barneson, Hibbard & Co. in San Francisco, California, Nordamerika, Montgomery Street Nr. 456, vertreten durch den Direktor John Barneson.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Deura Rikio, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 193.

In der Prisensache, betreffend das englische Segelschiff „Antiope" wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Freigabe des englischen Segelschiffs „Antiope" und auf Wegnahme der Ladung von etwa 1800 Tons Salz erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Das zur Verhandlung stehende Segelschiff „Antiope" steht im Eigentum des Reklamanten, der Barque Antiope Company in Victoria, Britisch Columbien, sein Heimatshafen ist Victoria und es ist ein Handelsschiff, welches unter britischer Flagge fährt.

Es lud auf Grund eines zwischen dem Reklamanten der Firma Barneson, Hibbard & Co. in San Francisco und dem Vertreter der Reederei, Charles Nelson & Co. in San Francisco, abgeschlossenen Chartervertrags etwas mehr als 1800 Tons halb raffiniertes Steinsalz, einen Teil von ungefähr 9000 Tons, welche von M. Ruri in Nikolajewsk eingekauft waren, um sie an diesen und an die am gleichen Orte niederlässige Filiale der russisch-chinesischen Bank zu befördern. Das Schiff verließ am 21. Juni d. J. San Francisco und wurde auf seiner Reise nach dem Bestimmungsort am 13. August, 9 Uhr vormittags, auf 53° 52' n. Br. und 141° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tainan Maru" gesichtet und, weil es Kriegskonterbande beförderte, aufgebracht.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift des Vertreters des Kommandanten der „Tainan Maru", Kapitänleutnants Abe Tsuneo, die Vernehmungsprotokolle des Genannten, des Marineleutnants Ohara Shunji, des Kapitäns der „Antiope" P. G. R. Matheson und des ersten Offiziers R. M. Reed, das Schiffszertifikat, das Inventar, die Musterrolle, das Konnossement, den Ausklarierungsschein von San Francisco, das Ladungsverzeichnis, einen Brief von Charles Nelson an den Kapitän, das Tagebuch und das Privatschiffsjournal.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Das zur Verhandlung stehende Schiff stehe im Eigentum des vorerwähnten Reklamanten, der englischen Firma Barque Antiope Company und sei ein englisches Handelsschiff. Es habe auf Grund eines zwischen den Vertretern der genannten englischen Firma, der amerikanischen Firma The Charles Nelson Company und dem oben erwähnten Reklamanten, der Firma Barneson, Hibbard & Co., abgeschlossenen Chartervertrags in San Francisco 1800 Tons halbraffiniertes Steinsalz geladen, einen Teil von 4000 Tons, welche der russische Staatsangehörige M. Ruri eingekauft gehabt habe, um sie nach Nikolajewsk in Sibirien zu befördern. Am 20. Juni d. J. sei das Schiff von San Francisco abgefahren und auf der Reise nach Nikolajewsk von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Taiwan Maru" unter dem Verdacht, Konterbande zu befördern, aufgebracht worden. Es habe aber durchaus keine Konterbande an Bord genommen, sondern nur Salz für das Fischereigewerbe befördert. Daher könne es nicht mit der Ladung zusammen weggenommen werden, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das zur Verhandlung stehende Schiff sei ein neutrales Fahrzeug, und weder die Reederei, noch deren Vertreter, The Charles Nelson Company, noch der Kapitän und die sonstige Besatzung des Schiffes hätten Kenntnis davon gehabt, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs von der russischen Regierung, bzw. von der Armee oder Marine eingekauft worden sei, noch davon, daß sie befördert worden sei, um zum Gebrauch der russischen Truppen geliefert zu werden.

Selbst einmal zugegeben, der Einkäufer M. Ruri habe nur das Fischereigewerbe vorgeschützt und in Wirklichkeit die Ladung zum Zwecke, sie an die russischen Truppen zu liefern, einführen wollen, so falle doch dem Schiff nicht die Verantwortung für den Konterbandetransport zu.

2. Weder der Kapitän noch sonst jemand von der Besatzung habe sich der Aufbringung widersetzt, noch Fluchtversuch gemacht.

3. Die an Bord befindlichen Schiffspapiere seien vollständig und erhielten keinerlei betrügerische Angaben. Auch habe die Besatzung keine der erforderlichen Papiere vernichtet oder verborgen.

4. Da der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Schiffes, Nikolajewsk in Rußland, nicht von japanischen Kriegsschiffen öffentlich blockiert worden sei, so liege in der beabsichtigten Reise dorthin kein Blockadebruch.

5. Die Ladung bestehe nur aus Salz und außerdem seien keine Konterbandegüter noch Konterbandepersonen an Bord gewesen.

Daß die Ladung keine Konterbande sei, werde, wie folgt, begründet:

1. Das in Frage stehende Salz sei halbraffiniertes amerikanisches Steinsalz, welches ohne weitere Bearbeitung durch Menschenhand nicht

als Speisesalz verwandt werden könne. Da es so seiner Art nach Salz sei, wie es zum Salzen oder Einlegen von Fischen diene, so falle es nicht unter die Nahrungsmittel. Freilich sei es für gewöhnliche gesalzene Fische etwas zu gut, man könne aber mit einem so vortrefflichen Material auch wiederum einen schmackhaften Salzfisch herstellen und einen höheren Preis für denselben erzielen. Daher sei es natürlich, daß die betreffenden Gewerbetreibenden lieber eine gute Qualität, wie das hier in Frage stehende Salz, wählten. Man könne daher daraus, daß das Salz für das Fischereigewerbe zu gut sei, nicht schließen, daß es nicht dazu habe dienen sollen.

Die Ziffer 2 der Instruktion des Marineministeriums Nr. 1 [1]) meine mit dem Ausdruck Nahrungsmittel, Güter, welche direkt als Speisen dienen könnten. Da aber das in Frage stehende Salz von der Art sei, wie es zum Salzen oder Einlegen von Fischen verwandt werde, nicht aber ohne weiteres als Speisemittel dienen könne, so falle es nicht unter den Ausdruck „Nahrungsmittel“ der genannten Instruktion. Es sei daher klar, daß das Salz selbst im Falle, daß es für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei oder nach einem Platz in Feindesland gehe, nach dessen Verhältnissen angenommen werden müsse, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen würde, keine Konterbande sei. Dieses müsse um so mehr gelten in dem vorliegenden Falle, wo es nicht für die feindliche Armee oder Marine bestimmt sei, sondern nach dem, freilich feindlichen, Platz Nikolajewsk gehe, nach dessen Verhältnissen nicht angenommen werden könne, daß es zum Gebrauch der feindlichen Armee oder Marine dienen werde.

2. Es möge den Anschein haben, daß das Salz zur Verwendung im Fischereibetriebe der Gegend des Amur in Sibirien nach seiner Menge nach viel zu viel sei. Dem sei aber nicht so. Es sei erstaunlich, welche Mengen von Salz jährlich im Fischereibetrieb jener Gegenden benötigt werde. Besonders seitdem durch den japanisch-russischen Krieg die Einfuhr von Japan völlig gefehlt habe, sei es nicht zu verwundern, daß man gezwungen gewesen sei, einen großen Import von Amerika zu beziehen. Wenn man dagegen einmal die Frage betrachte, ob das Salz zum Gebrauch der russischen Truppen habe dienen sollen, so sei im Gegenteil seine Menge viel zu bedeutend. Denn mit 4000 Tons Speisesalz könne man mehr als 600 000 Mann 6 Monate lang versorgen. Weder in Nikolajewsk noch in seiner Umgegend hätten aber so viele russische Truppen gelegen. Auch könne man sich schließlich nicht vorstellen, daß die russische Regierung, obwohl ihr der Inlandsweg zur Verfügung gestanden habe, viel Geld wegwerfen und die teure Fracht bezahlen und noch dazu die Gefahr laufen würde, welche einem Kriegskonterbandetransport durch Aufbringung seitens der japanischen Kriegsschiffe ge-

[1]) II.

droht habe. Also wenn man mit der Menge argumentiere, könne das Salz keine Kriegskonterbande sein.

3. Nikolajewsk, der Bestimmungsort des in Frage stehenden Salzes, sei weder Kriegshafen noch Festung, noch gebe es dort Kasernen, noch sei es ein Bereich, welcher von den japanischen Kriegsschiffen blockiert sei. Daher sei in der Einfuhr gewöhnlicher Handelsware nach dorthin durchaus nichts Verdächtiges zu ersehen. Das Salz diene aber keinem anderen Zwecke als eine gewöhnliche Handelsware tue.

4. Freilich sei es erwiesen, daß die russisch-chinesische Bank bei der Transaktion des Salzes beteiligt sei, ihre Teilnahme sei indes nur veranlaßt, um die Zahlung des Preises sicherzustellen. Ferner erscheine freilich die genannte Bank als Käufer von 600 Tons der Ladung. Da aber die Bank niemals Warenhandel treibe, so sei sie tatsächlich nicht der Käufer, und selbst wenn man annehme, die Bank habe Auftrag von der russischen Regierung gehabt, so könne man daraus nicht ohne weiteres schließen, daß die Ware von der russischen Regierung eingekauft sei.

5. Der Grund, weshalb die Fracht für die in Frage stehende Ladung so hoch sei, liege darin, daß Schiffe, welche Güter nach Nikolajewsk beförderten, keine Rückfracht bekämen, vielmehr in der unvorteilhaften Lage seien, dort für die Rückreise Ballast zu kaufen.

6 Selbst wenn man annehme, der Käufer der Ladung, M. Ruri, habe offenbar das Fischereigewerbe nur vorgeschützt, tatsächlich aber einen Vertrag gehabt, nach welchem er Salz zum Verkauf an die russische Regierung oder die russischen Truppen einkaufen sollte, so habe doch der Reklamant und Ladungsherr hieran keinen Anteil gehabt und auch nicht darum gewußt, so daß er an der Verantwortung hierfür nicht mit zu tragen habe. Auch habe der Reklamant und Ladungsherr klar ausgesprochen, daß er die Ladung in der Überzeugung abgesandt habe, daß sie keine Konterbande sei.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Die Einfuhr von Salz nach Nikolajewsk in Friedenszeiten außer von Japan beträgt nach der Statistik der letzten Jahre (Nummer 2 der monatlichen Statistik der statistischen Vereinigung der Küstenprovinz vom Februar 1903) nicht mehr als jährlich 140 000 bis 170 000 Pud. (Das von Japan eingeführte gesamte Salz wird nach Aussage des Zeugen Itani Ichijiro zur Fabrikation der nach Japan gehenden gesalzenen Fische verbraucht; es trete wohl gelegentlich ein Mangel auf, doch komme ein Überschuß nicht vor. Heute aber, wo die Ein- und Ausfuhr fehlt, braucht das japanische Salz nicht in Rechnung gezogen zu werden.) Wenn trotzdem M. Ruri, der Empfänger der auf dem zur Verhandlung stehenden Schiff beförderten Ladung, für sich allein einen so großen Import wie 4000 Tons (1 Ton = 63 Pud) macht und man ferner die

Menge zusammenzieht, welche die „Barracouta" (ungefähr 1600 Tons Salz), die „Centennial" (ungefähr 1200 Tons Salz) und andere Schiffe zu befördern vorhatten, so kann man schon aus dem tatsächlich von der japanischen Marine aufgebrachten Schiffe allein den außerordentlichen Betrag erkennen.

Das Verhältnis des zum Einsalzen von Fischen gebrauchten Salzes ist das, daß auf 5 Pud Fisch 1 Pud Salz gebraucht wird. Dies wird erwiesen durch die von dem russischen Finanzministerium am 20. Juli 1905 veröffentlichte Zeitschrift für Handel und Industrie. Nach der großen Menge Einfuhrsalzes muß man annehmen, daß die verarbeiteten gesalzenen Fische eine enorme Menge erreichen. Bisher ist aber die Möglichkeit, die verarbeiteten Salzfische in Rußland selbst zu verkaufen, sehr gering gewesen. Der einzige Markt für den Konsum des größten Teils der gesalzenen Fische ist Japan. In letzter Zeit hat freilich der Wunsch bestanden, die Fische nach dem europäischen Rußland zu exportieren. Dies ist jedoch noch nicht zur Ausführung gelangt. Das ergibt sich aus den Angaben der Verhandlungsprotokolle der vierten Stadtversammlung von Chabarowsk vom Jahre 1903 und deren Materialquellen

Nachdem heute, infolge des japanisch-russischen Krieges, die Ausfuhr nach Japan vollkommen aufgehört hat, so ist es eine von selbst klare Tatsache, daß das Salz in der dünn bewohnten Küstenprovinz als gewöhnliche Handelsware unmöglich aufgebraucht werden kann. Ebenso ist es allgemein bekannt, daß von jeher die Hauptkonsumenten in Rußland selbst die in Wladiwostok und der Mandschurei lagernden Truppen gewesen sind. Auch ergibt sich dies aus dem Bericht der statistischen Kommission für die Küstenprovinz aus dem Etatsjahr 1901, wo verzeichnet ist, daß das Intendanturamt des Amurschen Armeebezirks im Etatsjahre 1900 zur Verpflegung der sibirischen Truppen und der mandschurischen Besatzungstruppen von den Fischern der Küstenprovinz direkt 114 500 Pud gesalzenen Lachs eingekauft hat. Daß besonders auch im Kriege die Menge des Bedarfs für die Truppen noch gestiegen ist, beweisen auch die oben genannten „Neuen Mitteilungen über Handel und Industrie", in welchen es heißt: wenn auch im Kriege der Verkehr mit dem Auslande mehr oder weniger zum Stillstand gekommen sei, so nehme deshalb die Nachfrage nach gesalzenem Lachs nicht nur nicht ab, sondern steige vielmehr in hervorragendem Maße. Die Truppen kauften diesen für hohe Preise . . . . .

Da gewöhnlich Kaufleute, deren Zweck der Verdienst ist, kaum planen werden, besonders wo noch das Kriegsrisiko vorliegt, eine größere Menge Salzfisch herzustellen, als die Bevölkerung der Küstenprovinz nötig hat, so entspricht es nicht den gewöhnlichen Zwecken des Handels, daß M. Ruri(?) selbst nach Amerika gehen und für sich allein eine den

Friedensbedarf übersteigende Menge Salz einkaufen sollte, um es zur Fabrikation von Salzfisch zu verwenden. Man muß daher annehmen, daß er es den russischen Truppen als Nahrungsmittel hat liefern wollen.

Der Vertreter der Reklamation behauptet, daß das Wort „Nahrungsmittel“ nur Güter andeute, welche direkt als Speisemittel dienen könnten. Man kann dagegen als Nahrungsmittel alle Sachen bezeichnen, sowohl solche, welche schon von Natur allein genossen und daher ohne weiteres verwandt werden können, als auch solche, welche erst mit anderen gemischt und zubereitet werden müssen. Wenn daher auch das in Frage stehende Salz nicht direkt als Speise dient, so steht doch nichts entgegen, es, wenn es zur Zubereitung von Salzfisch verwandt wird, als Lebensmittel zu betrachten.

Ob ein Gut Konterbande ist oder nicht, bestimmt sich nach seiner Natur und Verwendungsart. Ob der Absender dies weiß oder nicht, ist ohne Belang. Wenn auch, wie oben gesagt, die in Frage stehende Ladung nach dem Hafen von Nikolajewsk abgesandt worden ist, so ist doch klar, daß sie zum Gebrauch der feindlichen Truppen gedient haben würde. Sie ist daher als Kriegskonterbande zu bezeichnen.[2]) Da sie aber Konterbande ist, so ist sie nach übereinstimmender Anerkennung der Wissenschaft und der Praxis des Völkerrechts einzuziehen[3]), und die übrigen Punkte des Reklamanten bedürfen keiner Erörterung.

Der Staatsanwalt sagt bezüglich des Schiffs, daß die Vertreter der Reederei desselben die Eigenschaft der Ladung als Konterbande gekannt, aber trotzdem den Transport derselben übernommen hätten. Da die ganze Ladung Konterbande sei, so sei das Schiff einzuziehen.

Es ist indes nach den obigen Tatsachen schwer anzunehmen, daß die Reeder des zur Verhandlung stehenden Schiffes oder deren Vertreter gewußt haben, daß es sich um einen Konterbandetransport handelte. Ferner kann ein Schiff, selbst wenn, wie im vorliegenden Falle, die ganze Ladung Kriegskonterbande ist, wenn nicht Anwendung betrügerischer Mittel oder sonst irgendwelche Gründe dafür vorhanden sind, nicht eingezogen werden. Freilich liegen völkerrechtliche Theorien und Gebräuche vor, nach denen lediglich aus dem einen Grunde, daß die ganze Ladung Konterbande ist, auch das Schiff einzuziehen ist. Es gibt aber tatsächlich viele Stimmen dagegen, und auch unsere Seeprisenordnung hat dieses Prinzip nicht angenommen.[4]) Das unterzeichnete Prisengericht hält dies gleichfalls nicht für der Billigkeit entsprechend und hat es auch niemals anerkannt. Daher kann es dem letzten Satze der Argumentation des Staatsanwalts nicht beipflichten. Das Schiff ist daher, weil auch sonst keine Gründe für seine Einziehung vorliegen, freizugeben.

---

[2]) II. Ziffer 2. — [3]) V. § 43. — [4]) § 43, 44.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 30. November 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Yanagita Kunio.

(Unterschriften.)

Reklamanten: R. C. Brook, Vizedirektor der Reederei Barque Antiope Company Ltd. in Victoria, Britisch Columbien, Canada, Wharf Street Nr. 63, vertreten durch P. G. R. Matheson, Kapitän des Segelschiffes „Antiope".

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Deura Rikio, Regierungsbezirk Kangawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 193.

Am 30. November 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache betreffend das am 13. August 1905 auf 53° 52' n. Br. und 141° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tainan Maru" aufgebrachte englische Segelschiff „Antiope" ein Urteil gefällt, in welchem auf Freigabe des englischen Segelschiffs „Antiope" erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil haben die Staatsanwälte beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, Uchida Shigenari und Yanagita Kunio, die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung der Staatsanwälte beim Prisengericht zu Yokosuka, Kobayashi Yoshio, Uchida Shigenari und Yanagita Kunio, sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz auf Freigabe des englischen Segelschiffs „Antiope" und Erlaß einer Entscheidung auf Einziehung desselben beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Obwohl das Gericht erster Instanz die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes deutlich als Konterbande ansehe, sage es, daß dies die Einziehung des Schiffes nicht begründen könne, weil man nicht annehmen könne, daß die Reeder des Schiffes oder deren Vertreter gewußt hätten, daß es sich um einen Konterbandetransport handele.

a) Nach dem Chartervertrag hatten die Vertreter der Reeder genau gewußt, zu welchem Zweck das Schiff gechartert worden sei.

b) Auf Wunsch des Ladungseigentümers seien zwei getrennte Konnossemente hergestellt worden. Für das Salz des einen derselben sei von dem Kontrahenten des Chartervertrags eine Fracht von 5 Dollar

empfangen worden, und dieses Salz habe, ohne durch die Hände des in dem Chartervertrag erscheinenden Käufers M. Ruri(?) zu gehen, direkt an die russisch-chinesische Bank abgeliefert werden sollen. Wenn man annehmen wolle, daß die Reeder von den Tatsachen, welche nicht in den Schiffspapieren verzeichnet seien, keinerlei Kenntnis gehabt hätten, weshalb hätte der Ladungseigentümer sich dann die Last aufladen sollen, noch über den Vertrag hinaus Fracht zu zahlen? Danach zu urteilen, sei sicher zwischen dem Reeder und dem Ladungseigentümer eine besondere Abmachung vorhanden gewesen, und der Reklamant habe schließlich nicht den Nachweis erbringen können, daß diese Abmachung nicht bestanden, noch daß dieselbe eine offene und rechtmäßige gewesen sei.

c) Die Reeder hätten selbst dem amerikanischen Ministerium für Handel und Industrie angezeigt, sie beförderten jährlich Salz nach Nikolajewsk und hätten eine Bescheinigung erhalten, daß derartiges Salz nach Ansicht der japanischen Regierung nicht als Konterbande gelte. Wenn ein derartiges Verfahren für notwendig erachtet werde, so hätte der Ladungseigentümer es zu machen. Die Reeder hätten aber ihrerseits diese Aufgabe übernommen und dem Ladungseigentümer bei dieser Darlegung geholfen. Außerdem werde tatsächlich nicht jährlich Salz von Amerika nach Nikolajewsk befördert. Es habe auch kein Grund vorgelegen, weshalb die Reeder dies hätten glauben sollen. Trotzdem hätten sie sich schleunig auf telegraphischem Wege eine öffentlich beglaubigte Bescheinigung verschafft, um im voraus auf einen anderen Tag vorbereitet zu sein.

Wenn man alles dies zusammenhalte, so könne man schließen, daß sie nicht nur von einem Vorhaben, das Salz zu befördern, gehört hätten, sondern auch über die beabsichtigte Verwendung wohl unterrichtet gewesen seien und, um diesen Zweck zu erreichen, über ihre Pflicht hinaus ihre Unterstützung gewährt hätten.

Alle diese Tatsachen habe das Gericht erster Instanz nicht in Erwägung gezogen und demgemäß die sich daraus ergebenden richtigen Vermutungen außer acht gelassen. Daher könne das Urteil auf keinen Fall gutgeheißen werden.

2. Das Gericht erster Instanz habe weiter gesagt, daß

> obwohl im vorliegenden Fall die ganze Ladung Konterbande sei, lediglich daraufhin nicht auf Wegnahme des Schiffes entschieden werden könne.

Es finde sich aber in der völkerrechtlichen Praxis, daß nicht nur, wenn die ganze Ladung Konterbande sei, sondern wenn auch ein Teil Nichtkonterbande darunter gemischt sei, das betreffende Schiff eingezogen werden könne, wenn es klar erwiesen sei, daß der Zweck der Reise der Transport von Konterbande sei. Wenn auch zufällig in der, eine

Instruktion für das Ressort der Marine darstellenden Seeprisenordnung dies nicht aufgestellt sei, so könne man doch nicht behaupten, daß Japan diesen Grundsatz verneint habe, wie aus Beispielen des diesmaligen Krieges wie der „Powderham"-[5]) und „Scotsman"-[6])Sache hinreichend erwiesen werde. Es müsse daher als unrechtmäßig bezeichnet werden, wenn das Gericht erster Instanz allein diesen Grundsatz verneint und auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffs erkannt habe.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Vertreters der Reklamation, Deura Rikio, sind folgende:

Es werde Verwerfung der eingelegten Berufung beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Da das zur Verhandlung stehende Schiff keinen Konterbandetransport ausgeführt habe, so sei es rechtmäßig, daß das Urteil erster Instanz seine Freigabe verfügt habe.

Selbst wenn man annehme, daß die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs Konterbande sei, so hätten doch die Reeder und die Vertreter derselben keine Kenntnis davon gehabt, daß es sich um einen Kriegskonterbandetransport gehandelt habe und brauchten daher die Strafe der Einziehung nicht zu tragen. Da ferner auch sonstige Gründe, welche es unmöglich machten, dieser Strafe zu entgehen, wie bösgläubige, ungesetzliche oder unrechtmäßige Handlungen, nicht vorlägen, so bestehe kein Grund für die Einziehung, und an der Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei nichts auszusetzen. Trotzdem hätten die Staatsanwälte das Urteil für unrechtmäßig angesehen und die Berufung eingelegt. Die Gründe derselben könnten zwar alle nicht anerkannt werden, sollten aber der Sorgfalt halber hier noch einmal besprochen werden.

a) Wie in dem Chartervertrag klar angegeben sei, hätten die Vertreter der Reeder das Schiff zum Transport von ungefähr 1800 Tons Salz von San Francisco nach Nikolajewsk verchartert und nur gewußt, daß das Salz zum Fischereibetrieb und Handel an den Küsten des Amurdistrikts geliefert werden sollte. Selbst wenn man aber annehme, daß der Chartervertrag geschlossen sei mit der Absicht, Salz zu befördern, welches für die russische Regierung oder die russischen Truppen bestimmt gewesen sei oder ihnen zum Gebrauch habe geliefert werden sollen, oder welches zur Fabrikation von Salzfischen habe dienen sollen, welche den Truppen zu liefern gewesen seien, so hätten doch die genannten Vertreter davon keine Ahnung gehabt. Es sei aber unmöglich, auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes zu erkennen mit der Begründung, daß sie gewußt hätten, daß das Schiff zum

[5]) VI. 40a. — [6]) VI. 28a.

Transport von Salz verchartert werden sollte, welches zum Fischerei- und Handelsgewerbe habe geliefert werden sollen.

b) Der Grund, weshalb die Teilung in zwei Konnossemente vorgenommen worden sei, sei der, daß der anfängliche Kaufvertrag auf ungefähr 4000 Tons Salz gegangen sei. Dies sei auf drei Schiffe, nämlich einen Dampfer und zwei Segelschiffe, verteilt worden. Obwohl nun für das zur Verhandlung stehende Schiff ungefähr 1800 Tons vereinbart gewesen seien, seien, weil nach ihrer Ladefähigkeit auf dem anderen Segelschiff ungefähr 1600 Tons und auf dem Dampfer 1200 Tons verladen worden seien, für das zur Verhandlung stehende Schiff nur 1200 Tons zu verladen übrig geblieben, so daß gegen den Chartervertrag ein Fehlbetrag entstanden sei. Auch sei die Ladung für ein Segelschiff nicht ausreichend gewesen, so daß noch ein mündlicher Vertrag auf Einkauf von weiteren 600 Tons geschlossen und die Ladung ergänzt worden sei. Da vereinbart worden sei, daß die Fracht für dieses Salz nachträglich, nämlich nach Ankunft, zu zahlen sei, so sei sie um 5 Dollar erhöht, also auf 15 Dollar per Ton bemessen worden.

Da ferner die 600 Tons Salz außerhalb des Kaufvertrags von 4000 Tons gestanden hätten, sei es nötig gewesen, über den Empfang des Preises einen besonderen Modus festzusetzen. Deshalb sei die russisch-chinesische Bank als Vertreter mit dem Empfang des Geldes beauftragt worden. Für den Fall daher, daß der Käufer M. R u r i (?) das Kaufgeld und die Fracht nicht bezahlen würde, sei, damit die 600 Tons nicht an ihn abgeliefert würden, ausdrücklich die russisch-chinesische Bank auch zum Empfänger gemacht worden. Die Trennung in zwei Dokumente habe also ihren Grund darin, daß die 4000 Tons und die 6000 Tons Salz unter verschiedenen Verträgen stünden, und gebe zu irgendwelchem Verdacht keine Veranlassung. Der Vertrag, betreffend die 600 Tons Salz sei daher, wie dargetan, unzweifelhaft offen und rechtmäßig.

c) Da halbfabriziertes Steinsalz, wie die Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes nach keines Landes Bestimmung oder Praxis Konterbande sei, hätten Absender und Empfänger ruhig einen Vertrag auf Kauf und Transport derselben geschlossen. Nur die Vertreter der Reeder hätten, weil sie bezüglich des durch und durch verrotteten und verworrenen Rußlands sehr mißtrauisch gewesen seien, beim amerikanischen Ministerium für Handel und Industrie sich versichert, ob Salz Konterbande sei oder nicht. Dies sei durchaus in gutem Glauben geschehen und sei eine zum Schutze der eigenen Interessen notwendige Maßnahme. Auch sei es die Pflicht der Vertreter gegenüber ihren Auftraggebern gewesen. Es sei nicht geschehen, um den Ladungseigentümern bei dieser Darlegung zu helfen oder um auf einen anderen Tag vorbereitet zu sein. Wenn auch dem amerikanischen Ministerium

für Handel und Industrie gegenüber erklärt worden sei, daß die Beförderung von Salz jedes Jahr stattfinde, so sei das keine Fälschung der Tatsachen. Denn da auch nach Aussage des Zeugen Itani Ichijiro wirklich erwiesen sei, daß ein kleiner Teil des Salzbedarfs aus Amerika gekommen sei, so hätten sicher die Vertreter der Reeder in diesem Punkte keinen bösen Glauben gehabt. Da, wie gesagt, ihr Vorgehen gutgläubig gewesen sei, so könne es kaum zum Grund für die Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes gemacht werden.

2. Daß das Gericht erster Instanz das Prinzip verneint habe, daß lediglich aus dem einen Grunde, daß die ganze Ladung Konterbande sei, auch das Schiff eingezogen werden könne, sei äußerst billig, und wenn die Staatsanwälte diese Entscheidung für unzutreffend erklärten, so sei das kurzsichtig. Das Völkerrecht erkenne freilich an, daß sowohl, wenn die ganze Ladung eines Schiffes, als auch wenn ein Teil derselben Konterbande sei, vorausgesetzt, daß der betreffende Kapitän die Konterbandeeigenschaft gekannt oder gewußt habe, daß der Zweck der Reise der Transport von Konterbande sei, das Schiff eingezogen werden könne. Aber für einen Fall, wo die Kenntnis von der Konterbande oder dem Zweck des Konterbandetransports fehle, wo weder betrügerische Mittel angewandt seien, noch sonst besondere Gründe vorlägen, gebe es in neuerer Zeit keine Präcedenzentscheidung, in welcher auf Einziehung des Schiffes erkannt worden sei. Jene Theorie und Praxis, welche auf den einen Grund hin, daß die ganze Ladung Konterbande sei, das Schiff einzögen, übten das Prisenrecht willkürlich aus, wo der Grund für sein Bestehen fehle, und seien unbestreitbar mit Recht und Billigkeit in Widerspruch.

Die Fälle der „Powderham" und „Scotsman" seien durchaus vom vorliegenden Fall verschieden, und für ihre Einziehung hätten, abgesehen davon, daß sie offenbare Konterbande geladen gehabt hätten, noch manche andere Gründe vorgelegen. Nicht nur könnten diese Fälle nicht als Präcedenzen für die Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes geltend gemacht werden, vielmehr tue ein Vergleich derselben mit dem vorliegenden Fall mehr als genügend dar, daß das Urteil auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes billig sei.

Kurz, es lägen keine Gründe für die Strafe der Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffes vor.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

1. Der Bestimmungsort der Salzladung des zur Verhandlung stehenden Schiffs, Nikolajewsk, liegt in der Nähe der Amurmündung und nimmt in der Küstenprovinz eine sehr wichtige Stellung ein. Durch Vermittlung von dem am Oberlauf des Amur gelegenen Chabarowsk steht es auf dem Wasserwege oder durch die Eisenbahn mit militärisch wichtigen Plätzen in Verbindung. Diese Gegend ist die bedeutendste

für die Lachsfischerei. Seit jeher ist mehr als die Hälfte des produzierten gesalzenen Lachses in Japan konsumiert worden. Unter den Russen hat seit vielen Jahren der Wunsch bestanden, die Nachfrage danach im europäischen Rußland zu steigern; dies ist aber noch nicht gelungen. Trotzdem nun seit dem japanisch-russischen Krieg der Verkehr zwischen dort und Japan vollständig aufgehört hat und die Nachfrage nach Lachs verloren gegangen ist, hat sich das Bedürfnis danach für die Truppen gesteigert. Daß diese außerordentliche Lebhaftigkeit der dortigen Nachfrage bestand, wird dargetan durch die Zeitschrift für Handel und Industrie des russischen Finanzministeriums vom 20. Juli 1905 sowie durch die Sitzungsprotokolle der vierten Stadtversammlung von Chabarowsk im Jahre 1903.

Wenn nun zu der hier in Frage stehenden Zeit ein für ein Mal so großer Transport nach dorthin stattgefunden hat, so muß man annehmen, daß dieses Salz zur Fabrikation von gesalzenen Fischen dienen sollte, welche zur Verpflegung der feindlichen Truppen bestimmt waren. Es ist daher zutreffend, wenn das Gericht erster Instanz angenommen hat, daß die Salzladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes nach dem feindlichen Gebiet bestimmt war und als Nahrungsmittel für die feindliche Armee oder Marine dienen sollte und daher Kriegskonterbande ist.

2. Es kann aus den obigen Gründen nicht angenommen werden, daß das nach Nikolajewsk verschiffte Salz im gewöhnlichen Handelsverkehr verschifft worden ist. Wenn man dazu die Tatsache in Betracht zieht, daß die ganze Ladung des zur Verhandlung stehenden Schiffes Kriegskonterbande ist, so muß man zu der Annahme gelangen, daß der Zweck der Reise des zur Verhandlung stehenden Schiffes der Transport von Konterbande gewesen ist.

Das Völkerrecht erkennt aber an, daß Schiffe, deren Reisezweck, wie im vorliegenden Falle, der Transport von Konterbande ist, eingezogen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird.[7])

Nach dem in den obigen Punkten 1 und 2 Ausgeführten ist das Urteil erster Instanz, welches die Freigabe des zur Verhandlung stehenden Schiffes ausgesprochen hat, unzutreffend.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Das Urteil erster Instanz wird aufgehoben.

Das Segelschiff „Antiope" wird weggenommen.

Am 12. März 1906 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

---

[7]) Abweichend von den Bestimmungen der §§-43, 44 der japanischen Seeprisenordnung (V) und der Artikel 82 bis 85 des ihr zu Grunde liegenden englischen Manual of Naval Prize Law.

Reklamant: Barneson, Hibbard & Co., Vereinigte Staaten von Nordamerika, Californien, San Francisco, Montgomery Street 456, vertreten durch den Direktor John Barneson.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Deura Rikio, Regierungsbezirk Kanagawa, Yokohama, Yamashitacho Nr. 193.

Am 30. November 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend die Ladung des englischen Segelschiffs „Antiope", welches am 13. August 1905 auf 53° 52' n. Br. und 141° 29' ö. L. von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Tainan Maru" aufgebracht worden ist, ein Urteil gefällt, in welchem auf Wegnahme der auf dem englischen Segelschiff „Antiope" verladenen ungefähr 1800 Tons Salz erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat John Barneson in Vertretung des Reklamanten, der Firma Barneson, Hibbard & Co., durch den Rechtsanwalt Deura Rikio als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte beim Oberprisengericht, Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi, geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Deura Rikio, sind folgende:

Es werde Aufhebung des Urteils erster Instanz auf Wegnahme der Ladung von 1800 Tons Salz und Erlaß einer Entscheidung auf Freigabe derselben beantragt, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Urteil erster Instanz behaupte, daß

   das zur Verhandlung stehende Salz eingekauft worden sei, um zur Herstellung von eingesalzenem Lachs zu dienen, welcher an die russischen Truppen habe geliefert werden sollen. Wenn der Lachs, zu dessen Herstellung das Salz habe gebraucht werden sollen, ein Nahrungsmittel sei, so stehe nichts im Wege, auch das hierzu verwandte Salz als Nahrungsmittel zu bezeichnen. Da das Salz dem gesalzenen Lachs den Geschmack gebe, so müsse das zu diesem Zweck eingekaufte Salz als Kriegskonterbande gelten und aus diesem Grunde eingezogen werden.

Das Salz, welches zum Einsalzen von Lachs verwandt werde, sei kein erstklassiges Tafelsalz, sondern ein ganz gewöhnliches Salz. Der Zweck, weshalb man den Lachs in Salzwasser einlege oder dem Lachs Salz beifüge, sei nicht der, durch das Salz dem Lachs einen salzigen Geschmack zu geben, sondern dies diene nur dazu, um das Verfaulen des Fleisches zu verhüten. Mit anderen Worten, gesalzener Lachs sei nicht ein Lachs, dem durch das Salz Geschmack gegeben werde, sondern ein Lachs, welcher dadurch vor dem Verfaulen geschützt werde. Wenn die Absicht die sei, Geschmack zu geben, so werde wohl niemand das amerika-

nische Steinsalz oder ein Salz schlechter Qualität verwenden, welches die Zunge reize und bitter schmecke. Tatsächlich werde selbst der in Japan hergestellte gesalzene Lachs erst nach Entfernung des Salzes als Nahrungsmittel genießbar. Das russische Fabrikat aber, so wie es in Tokio verkauft werde, müsse erst drei oder vier Mal mit heißem Wasser übergossen oder zwei bis drei Tage in reines Wasser gelegt werden, um das Salz zu entfernen und selbst dann werde es erst genießbar, wenn man ihm einen anderen Geschmack zusetze. Da dem so sei, so sei es klar, daß das zur Verhandlung stehende Salz nicht den Zweck habe, mit dem Lachs zusammen als Nahrungsmittel zu dienen, sondern nur bezwecke, das Verfaulen eines Nahrungsmittels zu verhindern. Das sei dasselbe, als wenn man Spirituosen mit Salizylsäure mische, um ihr Verderben zu verhüten. Niemand werde behaupten wollen, daß Salizylsäure, welche befördert werde, um geistigen Getränken zugesetzt zu werden, ein Getränk sei.

Daher könne solches Salz keinenfalls unter den Begriff der „Nahrungsmittel“ der Instruktion des Marineministeriums fallen.

2. Das Urteil erster Instanz habe angenommen, daß

> das zur Verhandlung stehende Salz, weil es zur Fabrikation von gesalzenem Lachs dienen solle, welcher an die russischen Truppen geliefert werden solle und so mit dem Lachs zusammen gebraucht werde, ein Nahrungsmittel, d. h. Kriegskonterbande sei.

Wenn man so argumentiere, dann komme man dahin, daß auch das zur Herstellung von geräuchertem Lachs in Sibirien eingeführte Brennmaterial oder der zum Ackerbau eingeführte Dünger als Nahrungsmittel betrachtet und als Kriegskonterbande eingezogen werden könne. Denn dann würde das Brennmaterial, welches verbrannt werde, um den Lachs zu räuchern, zusammen mit dem Lachs verbraucht. Ebenso werde mit dem Dünger Weizen kultiviert, aus dem Brot gemacht werde, so daß also der Dünger mit dem Weizenmehl zusammen verbraucht werde und so als Nahrung bezeichnet werden könne.

Selbst aber einmal zugegeben, daß das zur Verhandlung stehende Salz mit dem Lachs zusammen als Nahrung benutzt werde und so ein Nahrungsmittel darstelle, so beschränke sich doch der Konsum des mit diesem Salz zubereiteten Lachses nicht unbedingt auf die russischen Truppen, sondern er könne auch nach Rußland und ins Ausland exportiert werden. Die Annahme des Urteils erster Instanz, daß der Lachs nur zum Truppengebrauch habe geliefert werden sollen, sei gänzlich unbewiesen und unzutreffend.

3. Das Gericht erster Instanz sage,

> nach der monatlichen Statistik des statistischen Vereins der russischen Küstenprovinz sei die Menge des von den Fischern

der Küstenprovinz in einem Jahre verbrauchten Salzes festgestellt worden, und damit verglichen sei die Menge des zur Verhandlung stehenden Salzes übermäßig groß. Daher sei anzunehmen, daß es zur Herstellung von gesalzenem Lachs habe dienen sollen, welcher an die Truppen zu liefern gewesen sei.

Diese Statistik sei jedoch unglaubwürdig und wertlos, da sie in Rußland erschienen sei, einem Land, wo die Beamten ganz offen Geld empfingen und die gesetzliche Disziplin sehr in Unordnung sei. Man könne daher nicht wissen, ob nicht der Verbrauch von Salz seitens der Fischer der Küstenprovinz in Wirklichkeit ein Mehrfaches des dort Berichteten betrage. Der Reklamant sei daher im höchsten Grade empört, daß er ein Urteil erhalte, welches sich auf einer derartigen Publikation gründe.

Überdies habe die Abreise des fraglichen Schiffes von Amerika nach Vernichtung der baltischen Flotte in der Straße von Tsushima stattgefunden. Wenn geplant worden sei, zu dieser Zeit das Salz mit einem langsam fahrenden Segelschiff zu befördern, dann nach und nach den Lachs einzusalzen und ihn an die russischen Truppen zu liefern, so würde zur Zeit seiner Fertigstellung Wladiwostok schon gefallen und die ganze Mandschurei von den japanischen Truppen besetzt gewesen sein. Wenn die Russen auch dumm seien, so müsse doch jeder diese Verhältnisse haben übersehen können. Wer wisse, ob nicht die Russen nach dem Tage, wo die Japaner die Besetzung ausgeführt hätten, ihre nach und nach hergestellten gesalzenen Fische an die japanischen Truppen verkauft und versucht hätten, so einen großen Verdienst zu erzielen?

Wenn man nach dem Urteil erster Instanz rechne, so betrage das zur Prise gemachte Salz über 6800 Tons, d. h. über 428 400 Pud, so daß man also 2 142 000 Pud gesalzenen Lachs hätte herstellen können. Im Etatsjahr 1900 habe die Menge des von den russischen Truppen in Sibirien und dem mandschurischen Okkupationsgebiet gekauften gesalzenen Lachses 114 500 Pud betragen. Wenn man nun die Gesamtstärke der damaligen russischen Truppen als 100 000 annehme, so könne man mit dem zur Verhandlung stehenden Salz soviel Lachs herstellen, daß man ein Jahr lang 2 Millionen russische Truppen damit versorgen könne. Ein solches Vorhaben müsse man doch wohl als zu töricht bezeichnen.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Yanagita Kunio, sind folgende:

1. Es stimme nicht mit der Wirklichkeit, wenn der Reklamant behaupte, daß das zur Verhandlung stehende Speisesalz minderwertiges Salz sei, welches nicht zum Essen dienen könne. Das Salz sei von

erster Qualität und könne durch Zerkleinerung zum Speisegebrauch hergerichtet werden. Wenn daher der Reklamant behaupte, daß schon nach seiner großen Menge beurteilt das Salz zur Herstellung von gesalzenen Fischen habe dienen müssen, so könne das nur für einen Teil desselben anerkannt werden.

Daß Speisesalz neben der Aufgabe, daß es Geschmack verleihen solle, zugleich auch, wie der Reklamant sage, dem Zwecke der Konservierung diene, sei eine Tatsache, welche die Staatsanwälte aus der täglichen Küche selber sehr wohl kännten und die sich keineswegs auf die Fabrikation von Salzfisch beschränke. Man könne aber nicht diese eine Seite herausgreifen und, weil es zum Konservieren diene, behaupten, daß das Salz kein Speisemittel sei.

2. Wenn auch Brennmaterial und Dünger indirekt zur Herstellung von Speisewaren dienten, so müsse man es doch als verkehrt bezeichnen, wenn sie mit Speisemitteln verglichen würden. Wenn man aber schon das auf der „Antiope“ verladene Speisesalz als eine Art Nahrungsmittel ansehe, so sei es selbstverständlich, daß man an diesem seinen natürlichen Charakter eines Nahrungsmittels nicht ändern könne, selbst wenn man einmal annehme, daß durch seine Verbindung mit einem anderen Nahrungsmittel ein für hohen Preis verkäufliches neues Nahrungsmittel hergestellt werde.

3. Die Behauptung des Reklamanten, daß die monatliche Statistik unglaubwürdig sei, sei überaus grob.

Bezüglich der Abreise der „Antiope“ behaupte der Reklamant, daß sie nach dem großen Seesieg im japanischen Meer stattgefunden habe, aber sowohl die Zeit der Abreise M. Ruris von seiner Heimat, um das Salz einzukaufen, wie auch der Abschluß des Kaufvertrags in Amerika lägen vor der Seeschlacht im japanischen Meer. Außerdem sei, nachdem die Russen die Herrschaft zur See verloren und die Verkehrsschwierigkeiten sich sehr gesteigert gehabt hätten, das Bedürfnis nach der Ansammlung solcher Kriegsbedarfsartikel noch viel dringender geworden. Diese Tatsachen seien also durchaus nicht geeignet, um als Begründung zugunsten des Reklamanten dienen zu können.

Aus diesen Gründen müßten die neuen Streitpunkte, die der Reklamant anführe, auch wieder alle für unzutreffend angesehen und die Berufung abgewiesen werden.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Der Reklamant sagt: Salz wie das zur Verhandlung stehende sei minderwertige Ware, welche zum Speisegebrauch nicht dienen könne. Es sei lediglich dazu bestimmt, Lachs einzusalzen oder in Salzlake einzulegen, um ihn vor dem Verderben zu bewahren. Da es demnach den Lachs nicht schmackhaft zu machen und so als Nahrungsmittel

zu dienen bestimmt sei, so falle es nicht unter den Ausdruck „Nahrungsmittel“ der Instruktion des japanischen Marineministeriums.

Die Frage, ob Salz Nahrungsmittel ist oder nicht, bestimmt sich aber nicht nach der Feinheit der Qualität. Der Hauptsache nach ist alles das Kochsalz, was wegen seines charakteristischen Geschmacks verwandt wird. Wenn daher auch das zur Verhandlung stehende Salz minderwertige Ware wäre, so würde das seiner Eigenschaft als Kochsalz nicht entgegenstehen; wieviel weniger, wo nach sachverständigem Urteil erwiesen ist, daß es nach Trocknen und Zerkleinern eine erstklassige Ware abgeben würde, welche sehr wohl als Kochsalz dienen könnte.

Wenn es aber Kochsalz ist, so verliert es diesen seinen eigenen Charakter als Nahrungsmittel nicht dadurch, daß es mit anderen Nahrungsmitteln vermischt wird. Man kann es nicht mit richtigen Konservierungsmitteln von Getränken oder mit Brennmaterial zum Fischräuchern oder mit Dünger für Weizen, welche keine Nahrungsmittel sind, auf eine Stufe stellen. Dies besonders, weil Kochsalz nicht nur bei der Zubereitung von Fischen, sondern auch in der täglichen Küche neben der würzenden auch eine konservierende Wirkung hat. Nur die eine Seite seiner Wirkung ins Auge zu fassen und zu behaupten, es sei kein Nahrungsmittel, da es zur Konservierung diene, kann nur als unbillig bezeichnet werden.

Der Bestimmungsort des zur Verhandlung stehenden Salzes, Nikolajewsk, liegt in der Nähe der Amurmündung und nimmt in der Küstenprovinz eine sehr wichtige Stellung ein. Durch Vermittlung des am Oberlauf des Amur gelegenen Chabarowsk steht es auf dem Wasserwege oder durch die Eisenbahn mit militärisch wichtigen Plätzen in Verbindung. Diese Gegend ist die bedeutendste für die Lachsfischerei. Seit jeher ist mehr als die Hälfte des produzierten gesalzenen Lachses in Japan konsumiert worden. Unter den Russen hat seit vielen Jahren der Wunsch bestanden, die Nachfrage danach im europäischen Rußland zu steigern; dies ist aber noch nicht gelungen. Trotzdem nun seit dem japanisch-russischen Krieg der Verkehr zwischen dort und Japan vollständig aufgehört hat und die Nachfrage nach Lachs verloren gegangen ist, hat sich das Bedürfnis danach für die Truppen gesteigert. Daß diese außerordentliche Lebhaftigkeit der Nachfrage bestand, wird dargetan durch die Zeitschrift für Handel und Industrie des russischen Finanzministeriums vom 20. Juli 1905 sowie auch durch die Sitzungsprotokolle der vierten Stadtversammlung von Chabarowsk im Jahre 1903.

Wenn nun zu der in Frage stehenden Zeit ein für einmal so großer Transport von Salz nach dorthin stattgefunden hat, so muß man annehmen, daß dieses Salz zur Fabrikation von gesalzenen Fischen dienen sollte, welche zur Verpflegung der feindlichen Truppen bestimmt waren.

Das zur Verhandlung stehende Salz ist demnach, weil es nach feindlichem Gebiet bestimmt war und als Nahrungsmittel für die feindliche Armee oder Marine dienen sollte, Kriegskonterbande.

Es ist aber völkerrechtlicher Grundsatz, daß Konterbande schlechthin eingezogen werden kann. Da es danach durchaus rechtmäßig ist, wenn das Urteil erster Instanz es für gute Prise erklärt hat, so erübrigt es sich, auf die einzelnen Punkte der Berufung besonders einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Am 12. März 1906 im Oberprisengericht.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pacific Coast Steamship Company, Vereinigte Staaten von Nordamerika, San Francisco, vertreten durch den Kapitän des Dampfers „Montara", Thomas Reilly, und Lloyd, England, London, vertreten durch A. G. Morey Weale, Angehörigen der Firma Cornes & Co., Yokohama, Yamashitacho Nr. 50.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sato Hakuai, Yokohama, Honcho Sanchome Nr. 40.

In der Prisensache, betreffend den nordamerikanischen Dampfer „Montara", wird nach Beendigung der Untersuchung, wie folgt, entschieden:

Urteilsformel:

Es wird auf Wegnahme des nordamerikanischen Dampfers „Montara" und der auf diesem verschifften Güter, nämlich 25 Sack Tabakblätter; 11 Kisten Tabak; 17 Kisten Zucker; 1 Dampfboot; 2 kleine Leuchter; ein Quantum Brennholz; ungefähr 4000 gesalzene Seehundsfelle; Robbenfelle, schwarze Dachsfelle, Rotfuchsfelle, Fischotterfelle, Vielfraßfelle, Hermelinfelle und Bärenfelle, zusammen etwa 30 Stück, erkannt.

Tatbestand und Gründe:

Der zur Verhandlung stehende Dampfer „Montara" steht im Eigentum des Reklamanten, der Pacific Coast Steamship Company, sein Heimatshafen ist San Francisco in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, und er ist ein Handelsschiff, welches die nordamerikanische Flagge führt. Der Dampfer wurde durch den Chartervertrag, welcher am 22. März 1905 zwischen der Agentur der Kamtschatka-Handels- und In-

dustriegesellschaft Rosbram & Co. und der Reederei abgeschlossen wurde, um die von der genannten Gesellschaft der russischen Regierung gegenüber übernommene Aufgabe der Lieferung von Lebensbedürfnissen nach den Commandorski-Inseln zu erfüllen, für ungefähr 5 Monate vom 1. Mai d. J. ab an die genannte Handels- und Industriegesellschaft vermietet. Der genannte Dampfer lud demgemäß als Lebensbedarf für die Bevölkerung der Commandorski-Inseln Lebensmittel, landwirtschaftliche Geräte und den obengenannten Zucker und Tabak, im ganzen etwa 200 Tons. Am 9. Juli 1905 fuhr der Dampfer von San Francisco ab und reiste direkt nach Kamtschatka in Rußland. Er lief die Koppe-Insel, Bering-Insel, Petropawlowsk und West-Kamtschatka an, löschte an den verschiedenen Plätzen gewisse Mengen seiner Ladung, lud dort Güter der Gesellschaft und eingekaufte Pelze, und kam wieder nach der Bering-Insel, wo er, als er den Rest der beförderten Ladung löschte, am 16. August 1905 nach 2 Uhr nachmittags auf seinem Ankerplatz bei Nikolsk auf dieser Insel von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Izumi" gesichtet wurde. Als Ergebnis der Visitierung wurde der Dampfer, weil im Gebrauch der russischen Regierung stehend und weil er Konterbande befördere, beschlagnahmt.

Für gewöhnlich können ausländische Schiffe auf den Commandorski-Inseln nicht verkehren und Handel treiben. Aber seit dem japanisch-russischen Krieg hat die russische Regierung für Schiffe, welche von der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft und der Ostsibirischen Compagnie gechartert würden, eine besondere Erlaubnis zum Verkehr in den genannten Gegenden erteilt. Daraufhin verkehrte das zur Verhandlung stehende Schiff, obwohl es ein ausländisches Fahrzeug ist, unter der Vergünstigung jener Erlaubnis auf den Commandorski-Inseln. Die in der Urteilsformel aufgeführten Güter, nämlich die noch zu löschenden Waren, die neueingekauften Pelze, das Dampfboot usw. gehören der russischen Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft.

Diese Tatsachen werden bewiesen durch die Aussageschrift und das Güterverzeichnis des Vertreters des Kommandanten des Kaiserlichen Kriegsschiffs „Izumi", Oberleutnants zur See, Ikaku Kizo, die Vernehmungsprotokolle des Kapitäns der „Montara", Thomas Reilly, des ersten Offiziers James Bowen, des Bootsmanns M. Bilke, des genannten Ikaku Kizo, des Vertreters der russischen Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft Nikolai Bruggen, des Oberkommissars für die Lieferungen nach den Plätzen des Ochotskischen Meers und des Beringsmeers für das Etatsjahr 1905, Rats des Ministeriums des Inneren, Nikolai Alexandrowitsch Grebnitzki, das Schiffszertifikat, den Chartervertrag, 6 Konnossemente, die Ausklarierungsbescheinigung von San Francisco, das Privatschiffsjournal, das Tagebuch, die Abschrift des Vernehmungsprotokolls mit dem genannten

Grebnitzki aus den Akten der Prisensache betreffend den amerikanischen Dampfer „Australia“ und die Abschrift der Instruktion der russischen Regierung an den Oberlieferungskommissar.

Die Hauptpunkte der Reklamation sind folgende:

Der Dampfer „Montara“ gehöre schon seit der Zeit vor dem japanisch-russischen Krieg dem Reklamanten, der Pacific Coast Steamship Company, sei in San Francisco eingetragen und sei ein neutrales Handelsschiff amerikanischer Nationalität. Im März 1905 habe die genannte Dampfergesellschaft mit der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft einen Chartervertrag abgeschlossen, nach welchem das Schiff zur Fahrt in dem Ochotskischen Meer bei Kamtschatka und der Umgegend davon, für ungefähr 5 Monate vermietet worden sei. Der Chartervertrag entspreche den gewöhnlichen Gebräuchen, und das verwandte Dokument sei von der allgemein verwandten gedruckten Art. Während Ausübung des Vertrages seien weder falsche Schiffspapiere angefertigt noch falsche Eintragungen vorgenommen worden. Das zeige, daß weder der Reeder noch der Kapitän eine Verletzung der Neutralität geplant hätten. Der Dampfer habe in San Francisco Tabak, Zucker, landwirtschaftliche Geräte, Eisen, andere Lebensmittel und dergleichen, alles Bedarfsartikel, welche für die Bevölkerung von Kamtschatka und den benachbarten Inseln notwendig seien, geladen. Am 9. Juli d. J. sei der Dampfer von dem genannten Hafen abgereist, habe Koppe-Insel, Petropawlowsk und West-Kamtschatka angelaufen, dort seine Ladung gelöscht und solche zur Beförderung nach San Francisco eingenommen. Auf der Rückfahrt sei er wieder bei der Beringinsel angekommen und habe auf dem Ankerplatz von Nikolsk geankert. Am 16. August d. J., nachmittags, als bereits die dort zu löschende Ladung von Bord des zur Verhandlung stehenden Schiffs genommen gewesen sei, und das Schiff vorgehabt hat, denselben Abend seine Reise nach San Francisco anzutreten, sei das Schiff, weil ein Teil seiner Ladung als Kriegskonterbande und das Schiff mit der Begründung, daß die Charterer unter der Gewalt und dem Schutz der russischen Regierung stünden, als ein im Gebrauch dieser Regierung stehendes Schiff angesehen worden sei, beschlagnahmt worden.

1. Das Schiff habe durchaus keine Konterbande an Bord gehabt. Wenn man aber seine Ladung für solche halte, so sei doch die Aufbringung erst nach Löschung derselben geschehen und die völkerrechtliche Wissenschaft und Praxis verböten Wegnahme des Schiffs.

2. Die Charterer hätten freilich von der russischen Regierung das Monopol des Pelzeinkaufshandels auf den Commandorski-Inseln eingeräumt erhalten. Dadurch sei aber ihre Eigenschaft als einer privaten Gesellschaft nicht verändert worden, und man könne folglich das zur Verhandlung stehende Schiff nicht nur daraufhin, daß es von der ge-

nannten Gesellschaft gemietet worden sei, als ein im Gebrauch der russischen Regierung stehendes Schiff betrachten.

3. Wenn der Verkehr ausländischer Schiffe im nördlichen Kamtschatka verboten würde, so würde das Rußland nur zum Nachteil gereichen und daher hätten auch vor dem japanisch-russischen Krieg ausländische Schiffe dort verkehren können. Aber selbst angenommen, dies sei besonders für die Kriegszeit erlaubt worden, so sei diese Erlaubnis doch nicht nur den Charterern des zur Verhandlung stehenden Schiffes bewilligt, sondern das Verbot sei vielmehr allgemein aufgehoben. Aber auch wenn man diese Erlaubnis als ein vereinzeltes, außerordentliches Vorrecht ansehen wolle, so berühre sie doch die rechtlichen Beziehungen der genannten Gesellschaft mit der russischen Regierung und sei keine besondere von diesem Schiff erhaltene Erlaubnis. Die in der Seeprisenordnung[1]) im § 6 genannten „Schiffe, welche mit besonderer Erlaubnis des feindlichen Staats fahren", seien notwendig solche, welche für sich selbst die besondere Erlaubnis erhalten hätten. Aber selbst wenn eine solche besondere Erlaubnis vorliege, so könne doch das Schiff, nachdem es bereits die Löschung seiner Ladung vollendet gehabt habe, nicht wegen Neutralitätsbruchs zur Verantwortung gezogen werden.

4. Die japanische Seeprisenordnung sei nur für die betreffenden militärischen Behörden erlassen, und könne, soweit sie nicht mit den Präcedenzen und dem Sinne des Völkerrechts übereinstimme, außer auf die Schiffe des eigenen Landes und den Bereich der eigenen Hoheitsgewässer keine Anwendung finden.

5. Die zur Verhandlung stehende Ladung sei dazu bestimmt gewesen, die hungerleidende Bevölkerung entlegener Inseln zu unterstützen. Der Transport diene also der Menschlichkeit.[2])

6. Das Prisenwesen habe als Grundlage das militärische Bedürfnis und müsse daher mit Wiederherstellung des Friedens vollständig aufhören. Es sei daher selbstverständlich, daß Prisen, welche noch nicht abgeurteilt seien, freigegeben werden müßten. Das bezeugten auch die Beispiele des französisch-mexikanischen Kriegs vom Jahre 1856 (wahrscheinlich irrtümlich für 1865), der Kriege Österreichs gegen Frankreich und Piemont vom Jahre 1859, Dänemarks gegen Preußen und Österreich vom Jahre 1864 und des letzten Teils des französisch-preußischen Krieges.

Bezüglich der gegenseitigen Prisen der kriegführenden Staaten könnten diese Fragen entweder durch Vertrag oder nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit geregelt werden; neutrale Schiffe und Güter brauchten sich jedoch von Wiederherstellung des Friedens an nicht mehr der Entscheidung der Prisengerichtshöfe der kriegführenden Staaten zu

---

[1]) V. — [2]) V. § 35,2.

unterwerfen. Daher müsse in dem vorliegenden Falle unfraglich auf Freigabe entschieden werden.

Zum Beweis der Behauptungen des Punktes 3 der Reklamation ist der japanische Staatsanzeiger vom 12. März 1902: Verkehr japanischer Schiffe in Wladiwostok; desgleichen vom 14. Oktober 1903: Schiffsverkehr in Wladiwostok; und das Beiblatt 8 der Monatsschrift des Zollamts: Bericht der Beamten Yashiro und Kuraoka vorgelegt worden.

Das Gericht ist folgender Ansicht:

Wenn der feindliche Staat für Orte, wo in Friedenszeiten der Handelsverkehr ausländischer Schiffe verboten ist, diesen Verkehr während der Kriegszeit für gewisse Schiffe besonders erlaubt, so erwerben auch neutrale Schiffe, die auf Grund dieser besonderen Erlaubnis Handelsverkehr betreiben, feindlichen Charakter[3]) und unterliegen der Wegnahme.[4]) Auch die auf solchen Schiffen verladenen, feindlichen Personen gehörigen Güter sind einzuziehen.[5]) Das ist von der Wissenschaft und Praxis des Völkerrechts anerkannt.

Die Commandorski-Inseln, wohin das zur Verhandlung stehende Schiff gereist ist, sind von jeher von dem Handelsverkehr ausländischer Schiffe ausgeschlossen gewesen. Da aber seit dem Krieg mit Japan die russische Regierung die Versorgung dieser Inseln auf eigenen Schiffen nicht mehr durchführen konnte, so erteilte sie ausschließlich der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft und der ostsibirischen Compagnie die Erlaubnis, von ihnen gecharterte ausländische Schiffe dort verkehren zu lassen.

Da sich aus den Aussagen des oben genannten Grebnitzki ergibt, daß das zur Verhandlung stehende Schiff auf Grund des Vorzugs dieser besonderen Erlaubnis bei den Commandorski-Inseln verkehrt hat, und da das Schiff tatsächlich, während es auf dem Ankerplatz von Nikolsk auf der Commandorski-Insel lag, beschlagnahmt worden ist, so muß es als feindliches Schiff betrachtet werden.

Da ferner die ganze Ladung den Charterern des Schiffs, der russischen Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, gehört, so ist sie als Feindesgut anzusehen und zusammen mit dem Schiff wegzunehmen.

1. Der Reklamant macht als Grund für die Freigabe geltend, daß weder der Reeder noch der Kapitän einen Neutralitätsbruch geplant habe. Da aber die Frage, ob das zur Verhandlung stehende Schiff auf Grund einer besonderen Erlaubnis Handelsschiffahrt getrieben hat, sich nach den tatsächlichen Handlungen des Schiffs entscheidet, so kommt die Absicht des Reeders oder des Kapitäns dafür nicht in Betracht.

2. Der Reklamant behauptet, daß auch vor dem japanisch-russischen Krieg Verkehr ausländischer Schiffe in der Gegend von Commandorski

[3]) V. § 6,2. — [4]) V. § 40,1. — [5]) V. § 40,2.

stattgefunden hat und hat zum Beweis hierfür zwei Notizen aus dem Staatsanzeiger und eine Beilage der Monatsschrift des Zollamts eingereicht. Daraus kann man aber nicht die Tatsache folgern, daß ausländische Schiffe ohne Erlaubnis der russischen Regierung frei Handelsschiffahrt in der Gegend von Commandorski getrieben haben; und die Aussagen des früheren Gouverneurs von Commandorski und Oberlieferungskommissars für die Küsten des Beringmeers für das Etatsjahr 1905, G r e b n i t z k i, können dadurch nicht widerlegt werden.

3. Der Reklamant führt aus, wenn man auch annehme, daß die Handelsschiffahrt fremder Schiffe in der Gegend von Commandorski für die Kriegszeit besonders gestattet worden sei, so sei das doch nicht eine besondere Erlaubnis für die Charterer des zur Verhandlung stehenden Schiffes, sondern das Verbot sei vielmehr allgemein aufgehoben worden; und selbst wenn man diese Erlaubnis als ein vereinzeltes außerordentliches Vorrecht ansehen wolle, so stehe dies doch der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, nicht aber dem zur Verhandlung stehenden Schiff zu.

Es geht indessen aus den Aussagen G r e b n i t z k i s klar hervor, daß diese Erlaubnis nur der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft und noch einer Handelsgesellschaft für die von ihnen gecharterten Schiffe erteilt worden ist und daß andere ausländische Schiffe, wenn sie die in Frage stehenden Plätze anlaufen würden, sich der Verletzung eines russischen Staatsverbots schuldig machen würden. Daher kann man von einer allgemeinen Aufhebung des Verbots nicht sprechen. Und auch wenn man annimmt, die Erlaubnis sei den Charterern des zur Verhandlung stehenden Schiffes und nicht dem Schiff selbst erteilt, so hat doch, wie oben ausgeführt, das Schiff auf Grund dieser Erlaubnis in dem verbotenen Bereich Handelsschiffahrt betrieben und damit feindlichen Charakter erworben.

4. Wenn der Reklamant vorbringt, die Reise des zur Verhandlung stehenden Schiffes sei aus Menschlichkeit gemacht worden und daher könne das Schiff nicht weggenommen werden, so steht dem entgegen, daß, wie oben gesagt, die Reise nur in Ausführung der gewöhnlichen Lieferungsaufgaben als eine besondere Art von Handel seitens der Kamtschatka Handels- und Industriegesellschaft gemacht worden ist und in keiner Weise auf Zwecke der Wohltätigkeit und Menschlichkeit hindeutet.

5. Der Reklamant behauptet unter Anführung von Beispielen, daß Prisen nach Wiederherstellung des Friedens nicht mehr gemacht werden könnten, daß weder das Schiff noch seine Ladung von Wiederherstellung des Friedens an sich der Entscheidung des Prisengerichts zu unterwerfen brauchten. Daher seien sie selbstredend freizugeben. Was die angeführten Beispiele angeht, so haben dort entweder die kriegführenden Staaten in einem besonderen Vertrag die gegenseitigen Beziehungen

geregelt oder es handelt sich nur um Freigabe einer bestimmten Art feindlicher Schiffe auf Grund besonderer gesetzlicher Vorschriften. Als Präcedenzen auf den vorliegenden Fall können sie indes nicht angesehen werden.

Wenn auch im allgemeinen das Recht, Prisen zu machen mit der Wiederherstellung des Friedens aufhört, so werden doch bereits geschehene Aufbringungen dadurch nicht annulliert. Die Handlung der Aufbringung und die Handlung, welche über die Rechtmäßigkeit der Aufbringung entscheidet, sind zwei ganz verschiedene Sachen. Daher können die Prisengerichte, außer wo sie durch Vertrag oder Gesetz gebunden sind, gleichviel ob es sich um neutrale Schiffe handelt oder nicht, auch nach Wiederherstellung des Friedens die Untersuchung fortsetzen und entscheiden, ob Wegnahme erfolgen soll oder nicht. Dies ist von der Präcedenzentscheidung, betreffend die „Yeesung" aus dem japanisch-chinesischen Krieg der Jahre 1894/95 und von der sonstigen völkerrechtlichen Praxis und Wissenschaft in gleicher Weise anerkannt.

Da aus den obigen Gründen das zur Verhandlung stehende Schiff und seine Ladung einzuziehen sind, so erübrigt es sich, auf die weiteren Ausführungen des Reklamanten besonders einzugehen.

Es wird daher wie in der Urteilsformel entschieden.

Verkündet am 4. November 1905 im Prisengericht zu Yokosuka im Beisein des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Uchida Shigenari.

(Unterschriften.)

Reklamant: Pacific Coast Steamship Company, Vereinigte Staaten von Nordamerika, San Francisco, vertreten durch den Kapitän der „Montara", Thomas Reilly, und Lloyd, England, London, vertreten durch A. G. Morey Weale, Angehörigen der Firma Cornes & Co., Yokohama, Yamashitacho Nr. 50.

Prozeßvertreter: Rechtsanwalt Sato Hakuai, Yokohama, Honcho, Sanchome Nr. 40.

Am 4. November 1905 hat das Prisengericht zu Yokosuka in der Prisensache, betreffend den amerikanischen Dampfer „Montara" und seine Ladung, welche am 16. August 1905 auf dem Ankerplatz von Nikolsk auf der Beringinsel von dem Kaiserlichen Kriegsschiff „Izumi" beschlagnahmt worden sind, ein Urteil gefällt, in welchem auf Einziehung des nordamerikanischen Dampfers „Montara" und der auf ihm verladenen 25 Sack Blattabak, 11 Kisten Tabak, 17 Kisten Zucker, eines Dampfboots, zwei kleiner Leichter, eines Quantums Brennholz, ungefähr 4000 gesalzener Seehundsfelle, Robbenfelle, schwarzer Dachsfelle,

Rotfuchsfelle, Fischotterfelle, Vielfraßfelle, Hermelinfelle und Bärenfelle, zusammen etwa 30 Stück, erkannt worden ist.

Gegen dieses Urteil hat der Vertreter der Pacific Steamship Company, Thomas Reilly, und der Vertreter des Lloyd, A. G. Morey Weale, durch den Rechtsanwalt Sato Hakuai als Prozeßvertreter die Berufung eingelegt, welche im Beisein der Staatsanwälte Tsutsuki Keiroku und Dr. jur. Ishiwatari Binichi beim Oberprisengericht geprüft worden ist.

Die Hauptpunkte der Berufung des Vertreters der Reklamation, Sato Hakuai, und deren Gründe sind folgende:

1. Daß Rußland auch vor dem Kriege in der Küstenprovinz und an der Küste von Kamtschatka den Verkehr japanischer und sonstiger ausländischer Schiffe gestattet habe, gehe hervor aus den von dem Reklamanten dem Gericht erster Instanz vorgelegten Beweisstücken A 1, dem Staatsanzeiger vom 12. März 1902 (Bericht des Handelsagenten Kawakami in Wladiwostok); A 2, dem Staatsanzeiger vom 14. Oktober 1903 (Bericht des genannten Beamten); A 3, Beiblatt 8 der Monatsschrift des Zollamts zu Yokohama (Bericht der Beamten Yashiro und Kuraoka über ihre Dienstreise nach Kamtschatka). Wenn man einmal annehme, daß die Aussage Grebnitzkis, daß auf den Commandorski-Inseln der Verkehr ausländischer Schiffe verboten sei, wahr sei, so ergebe sich das doch nur aus dem der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft eingeräumten Monopolrecht. Man könne dagegen die Sache nicht so ansehen, als ob der Küstenhandel verboten sei.

Da, wie der Vertreter der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft, Bruggen, ausgesagt habe, diese Gesellschaft von der Regierung das ausschließliche Recht erhalten habe, die Jagdbeute der Commandorski-Inseln allein anzukaufen und den Inselbewohnern die täglichen Lebensbedarfsartikel zu liefern, so könne man daraus entnehmen, daß keine Schiffe, einerlei ob russische oder ausländische, sofern sie nicht im Eigentum, bzw. in Charter, der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft stünden, auf den Commandorski-Inseln Handelsverträge treiben dürften. Wenn daher auch, wie Grebnitzki ausgesagt habe, die genannte Gesellschaft vor dem Kriege zum Handelsverkehr auf den Commandorski-Inseln ausländische Schiffe nicht habe mieten können, so sei das doch nur eine Bedingung der russischen Regierung in ihrer Instruktion gegenüber dieser Gesellschaft. Diese Bedingung sei indessen nach der Kriegseröffnung weggefallen, und die Gesellschaft habe dann die Freiheit zur Miete und zum Gebrauch ausländischer Schiffe erhalten. Aber darum könne man gecharterte ausländische Schiffe nicht als solche bezeichnen, welche mit besonderer Erlaubnis der russischen Regierung führen. Denn die Handels- und Industriegesellschaft könne jede Art von Schiffen, gleichgültig welcher

Nationalität, chartern. Daß diese Gesellschaft diese Freiheit erhalten habe, gleichgültig was für Schiffe und welcher Nationalität chartern zu können, könne man nicht als die „Besondere Erlaubnis" [6]) auffassen. Um diesem Einwurf zu entgehen, habe das Urteil erster Instanz absichtlich die dunkle Erklärung gegeben, daß das Schiff auf Grund des Vorzugs der besonderen Erlaubnis, welche die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft erhalten habe, gefahren sei. Die in der Instruktion der genannten Gesellschaft enthaltene „Aufhebung der Beschränkung" oder, wie das Urteil erster Instanz sage, „besondere Erlaubnis", könne man nicht als die für ein bestimmtes Schiff besonders gewährte „besondere Erlaubnis" auffassen. Da ferner ein Vorzug, welchen jedes Schiff haben könne, nicht den Charakter des Besonderen habe, so stimme auf ihn nicht die im Eingang der Urteilsbegründung gegebene Voraussetzung, nämlich, daß

> wenn der feindliche Staat für Orte, wo in Friedenszeiten der Handelsverkehr ausländischer Schiffe verboten sei, diesen Verkehr für die Kriegszeit für gewisse Schiffe besonders erlaube, auch neutrale Schiffe, die auf Grund dieser besonderen Erlaubnis Handelsverkehr betrieben, feindlichen Charakter erwürben und der Wegnahme unterlägen.

Kurz, die besondere Erlaubnis, auf Grund deren man neutralen Schiffen feindlichen Charakter beilegen könne, bedinge, daß ein Schiff eine Erlaubnis von dem feindlichen Staat erhalten habe, oder die Erlaubnis erhalten habe, die Flagge desselben zu führen, oder Steuerfreiheit oder sonstige Unterstützung genieße; auf alle Fälle sei es nötig, daß ein besonders bestimmtes Schiff eine besondere Vergünstigung oder Behandlung empfange.

Einfach aus dem geringfügigen Grunde, daß es einen zur Friedenszeit verbotenen Handel getrieben habe, einem Schiff eines befreundeten Staats feindlichen Charakter beizulegen, sei eine zu strenge Entscheidung, welche in der Neuzeit keine Beispiele finde. Dieses sei ein Grund, aus welchem dem Urteil widersprochen werde.

2. Da die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft jedes ausländische Schiff zu chartern die Freiheit habe, so sei, wie schon im vorigen Punkt dargetan, das zur Verhandlung stehende Schiff in Charter der genannten Gesellschaft auf den Commandorski-Inseln verkehrt, ohne daß es dazu von der russischen Regierung irgendwelche besondere Vergünstigung oder Behandlung erfahren habe.

Daß ein neutrales Schiff auf Grund dessen, daß es Handel getrieben habe, den der feindliche Staat zur Friedenszeit verbiete, weggenommen werde, erscheine, soweit der Reklamant wisse, nicht in den Bestimmungen der Prisenordnungen irgend eines modernen Staats. Zum Beispiel be-

---

[6]) V. § 6,2.

schränkten die am 27. Juni des Jahres 1900 von dem Marineministerium der Vereinigten Staaten von Nordamerika erlassenen Bestimmungen über den Seekrieg die Wegnahme neutraler Schiffe auf die Fälle, daß ein Schiff im Dienst der feindlichen Armee oder Marine oder unter der Aufsicht des Feindes stehe (Art. 16); daß es Konterbande führe, daß es Blockadebruch versuche (Art. 19); oder daß es zurzeit im Dienste des Feindes stehend als Nachrichtenboot fahre (Art. 20). Obwohl ferner die Vereinigten Staaten die Pariser Deklaration nicht gezeichnet hätten, erklärten sie doch, daß ein neutrales Schiff, welches feindliches Gut führe, mit seiner Ladung der Aufbringung entgehen müsse (Art. 19). Die Staaten hätten den Artikel 2 der Pariser Deklaration anerkannt, ohne indes seine Ausnahme anzunehmen. Wenn der vorliegende Fall sich bei den Vereinigten Staaten ereignet hätte, so sei es unzweifelhaft, daß er keine Entscheidung auf Wegnahme erhalten haben würde.

In der russischen Seeprisenordnung vom 27. März 1895 beschränkten sich die Fälle, in welchen neutrale Handelsschiffe eingezogen werden könnten, auf solche Schiffe, welche Kriegskonterbande oder feindliche Truppen transportierten (Art. 11, Absatz 1, 2, und 3); welche vorsätzlich in einen blockierten Hafen einzudringen versuchten; welche sich dem Anhalten, der Besichtigung und der Beschlagnahme mit Waffengewalt widersetzten; und welche im Interesse des Feindes gegen Rußland handelten (Art. 11, Ziffer 2, 3, und 4). Der Fall, daß ein Schiff nach einem, im Frieden nicht geöffneten Hafen des feindlichen Staats Handel getrieben habe, sei außer Frage gelassen. Dieses könne mit einem tatsächlichen Beispiel belegt werden, nämlich dem Urteil des Prisengerichts zu Wladiwostok vom 24. Juli 1904, in welchem auf Wegnahme des englischen Dampfers „Alanton" erkannt worden sei. Das Schiff habe Cardiffkohle geladen und als Bestimmungsorte Hongkong oder Sasebo angegeben gehabt. Am 21. Februar 1904 sei es von Cardiff abgefahren und um das Kap der Guten Hoffnung und über Hongkong nach Sasebo gelangt. Dort habe es die Ladung gelöscht, sei nach Muroran auf Hokkaido gefahren, habe wieder Kohlen geladen und Singapore zum Bestimmungshafen gemacht. Auf der Fahrt nach dem Westen sei es bei Okinoshima von dem gewalttätigen russischen Geschwader aufgebracht worden. Freilich sei Sasebo Kriegshafen und Muroran kein geöffneter Hafen,[7]) und die japanische Regierung habe auch während des Krieges niemals allgemein das Einfahren für ausländische Schiffe gestattet. Auch habe sie nicht einigen einzelnen Gesellschaften den Gebrauch ausländischer Schiffe freigestellt und den Verkehr in nicht geöffneten Häfen gestattet,[8]) sondern für jedes ein-

[7]) Tatsächlich ist Muroran unter anderem für Kohlenausfuhr geöffnet.

[8]) Tatsächlich wurde ganz allgemein den bereits bestehenden, in Küstenschifffahrt engagierten japanischen Reedereien die Verwendung ausländischer Charterschiffe hierzu freigegeben.

zelne Schiff besonders die Erlaubnis erteilt. Wenn es möglich wäre daraufhin, daß ein Schiff auf Grund einer Erlaubnis des Feindes nach einem im Frieden verbotenen Hafen gefahren sei, demselben feindlichen Charakter beizulegen, so wäre es nicht so schwer gewesen, die Entscheidung auf Wegnahme des Dampfers „Alanton“ zu begründen. Da aber ein solcher Grund von der russischen Prisenordnung nicht anerkannt sei, so habe das Prisengericht von Wladiwostok sehr viel Mühe gehabt, eine Begründung für die Wegnahme aufzubauen und sich hauptsächlich darauf gestützt, daß das Schiff seine ausschließlich aus Konterbande bestehende Ladung in Sasebo gelandet habe, obwohl die Haftung mit der Landung aufhöre. Wenn die „Alanton“ aber nicht Konterbande befördert gehabt hätte, so würde offenbar das Prisengericht keinen Vorwand für die Entscheidung auf Wegnahme haben finden können. Wieviel mehr müsse das für die zur Verhandlung stehende „Montara“ gelten, welche für sich selbst keinerlei besondere Erlaubnis von der russischen Regierung erhalten habe.

Auch in der am 20. Juni 1864 veröffentlichten preußischen Seeprisenordnung sei unter den im § 7 aufgeführten, als Prisen zu behandelnden Gegenständen der vorliegende Fall nicht enthalten.

Nach dem Handbuch des englischen Prisenrechts von Holland, Abschnitt 9, Artikel 141, habe man bis zum Anfang des vorigen Jahrhunderts nach den Kriegsbestimmungen vom Jahre 1756 neutrale Schiffe, welche zu einem, im Frieden anderen als feindlichen Schiffen verbotenen, Handel dienten, aufbringen können. Wenn auch der Handel nach den Kolonien und der Küstenhandel während einer Zeit gebräuchlicherweise verboten gewesen sei, so sei dieser Handel doch zurzeit für ausländische Schiffe allgemein freigegeben, so daß jene Kriegsbestimmungen ihre praktische Anwendbarkeit verloren hätten. Nach Ziffer 2 der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 hätten jene Bestimmungen in dem Sinne eine Einschränkung erfahren, daß dort bestimmt sei, daß die neutrale Flagge feindliches Gut, ausgenommen Kriegskonterbande, schütze. Aus diesen beiden Rechtsquellen ergebe sich klar, daß ein englischer Kreuzerkommandant, wenn er nicht besondere Instruktion habe, jene Kriegsbestimmungen nicht in Ausführung setzen dürfe. Die Kriegsbestimmungen aus dem Jahre 1756, welche Schiffen, die Handel nach Plätzen trieben, die im Frieden für ausländische Schiffe verboten seien, feindlichen Charakter beilegten, seien eine Gewohnheit, welche nur bis zum Anfang des vorigen Jahrhunderts in Übung gestanden habe. Das sei der Grund, weshalb in den seit Mitte des vorigen Jahrhunderts bis zur Gegenwart erlassenen preußischen, amerikanischen und russischen Prisenordnungen jene Bestimmung nicht mehr zu finden sei. Ob die am Anfang des vorigen Jahrhunderts in Kraft gewesenen Kriegsbestimmungen heutzutage vollkommen aufgehoben seien, sei eine Frage,

über die man in englischen Juristenkreisen noch im Zweifel sei. In dem bei dem Obergericht in Hongkong vorgekommenen „Prometheus“-Fall sei dieser Punkt in Streit gewesen und der Kläger habe behauptet, daß diese Bestimmungen in Kraft seien; der Beklagte habe dies bestritten. Der vorsitzende Richter H. S. Berkeley sei der Entscheidung über diesen Streitpunkt aus dem Wege gegangen und habe entschieden, daß, wenn man selbst annehme, daß diese Bestimmungen noch in Kraft seien, nach den anderen Punkten die Forderung des Klägers abzuweisen sei. Wenn der Richter aber diese Kriegsbestimmungen als dem Recht entsprechend mit der völkerrechtlichen Praxis in Einklang stehend und als geltendes englisches Recht habe behandeln wollen, so würde er das Bestehen dieses Gesetzes klar haben anerkennen und danach entscheiden müssen. Wenn er dagegen durch die oben erwähnte Wendung das Bestehen desselben nicht klar gestellt habe, so könne daraus der Wert dieser Bestimmungen ermessen werden.

Selbst aber wenn man annehme, es lägen keine Beweise dafür vor, daß jene Bestimmungen in England völlig aufgehoben seien, so habe doch ihre Anwendung notwendigerweise, wie Holland ausführe, seitdem England die Pariser Deklaration gezeichnet habe, eine Beschränkung erfahren. Denn da sie offenbar mit Artikel 2 der Deklaration kollidierten, so könnten sie nur im Falle eines Kriegs mit einem Staat, welcher der Deklaration nicht beigetreten sei, zur Anwendung kommen. Heutzutage seien diejenigen unter den zivilisierten Staaten, welche der Deklaration nicht beigetreten seien, nur einige wenige. Die Vereinigten Staaten hätten in ihren Verordnungen über den Seekrieg, wie schon angeführt, die gleichen Bestimmungen getroffen, wie die Pariser Deklaration. Man könne daher in den Beziehungen zwischen den modernen zivilisierten Staaten. Bestimmungen oder Gebräuche wie die alten englischen Kriegsbestimmungen, tatsächlich nicht ausfindig machen.

Die als der wahre Ausdruck des Völkerrechts zu bezeichnende, von dem internationalen Völkerrechtskongreß beschlossene Seeprisenordnung sei auch natürlich frei von solchen veralteten Ideen (Art. 23).

Der Ausdruck der neuen japanischen Seeprisenordnung[9]) (§ 6, Ziffer 2): „Schiffe, welche mit einer besonderen Erlaubnis des feindlichen Staats fahren“ beziehe sich nur auf den Fall, wo das betreffende Schiff selbst die besondere Vergünstigung und Behandlung seitens der feindlichen Regierung genieße. Diese abstrakte Bestimmung sei nur eine Zusammenfassung und Vereinfachung des § 2, Ziffer 2 und Ziffer 3 der alten Prisenordnung, wo es heiße: „Schiffe, welche einen Reisepaß des feindlichen Staats besitzen“ bzw. „Schiffe, welche auf Grund eines Erlaubnisscheins der feindlichen Regierung fahren“. Die alte Bestimmung habe offenbar nur Anwendung finden können auf Schiffe,

[9]) V.

welche einen Reisepaß des feindlichen Staats besessen hätten oder mit einem Erlaubnisschein der feindlichen Regierung gereist wären oder eine, möglicherweise nach Auslegung, noch hervorragendere besondere Vergünstigung genossen hätten. Wenn man aber daraus, daß in der neuen Bestimmung jene abstrakte Wendung gebraucht sei, schließen wolle, daß sie auch noch in leichteren Fällen, als die alte Bestimmung vorsehe, angewendet werden könne, so heiße das sich dem Strom der zivilisierten Welt entgegenstemmen, welche in Wissenschaft und Praxis jahraus jahrein den Schutz des Privateigentums zur See, soweit es mit dem Kriege nicht in Beziehung stehe, zu fördern suche. Dies sei aber selbstredend nicht die Absicht bei Abänderung der alten Bestimmung gewesen, denn die japanische Regierung strebe danach, Menschlichkeit und Zivilisation in ihrer reinsten Form darzustellen und zu verwirklichen.

Freilich könne man die Prisenordnungen der verschiedenen Staaten nicht ohne weiteres als Völkerrecht ansehen (die alten englischen Kriegsbestimmungen seien natürlich kein jetzt gültiges Völkerrecht), ihre Quellen seien aber die Ideen und die Praxis des Völkerrechts und sie könnten daher selbst wiederum als eine Quelle des Völkerrechts gelten, so daß man in ihnen dem Bestehen eines völkerrechtlichen Prinzips nachspüren könne. Was aber die Begründung des Urteils erster Instanz angehe, so würde es wohl schwer sein, die Wurzeln derselben in ihnen zu finden.

Dies sei der zweite Grund, weshalb der Reklamant sich mit dem Urteil erster Instanz nicht bescheiden könne.

3. Mit dem Fortschritt der Zivilisation seien die Fälle, in welchen Privateigentum, welches zu dem Krieg in keiner Beziehung stehe, weggenommen werden könne, mehr und mehr eingeschränkt worden. Wenn aber die letzten Spuren davon noch nicht verschwunden seien, so seien die Reste nur alte historische Überlieferungen, welche in ihrer Grausamkeit von dem Beutewesen des Landkriegs alter Zeit nicht verschieden seien. Eine solche Plünderung des Eigentums von Privatpersonen sei eine Schädigung der eigenen Staatsehre. Daß sie aus den Kriegen der zivilisierten Welt verschwinden werde, sei nur eine Frage der Zeit.

Es sei ein Grundsatz der Auslegungslehre, daß Strafgesetze streng ausgelegt und daß ihr Anwendungsbereich eng gezogen werde. Da das Prisenrecht eine Art des Strafrechts und seine Existenz nur schwach begründet sei, so widerlaufe eine allzuweit greifende Anwendung desselben dem Gedanken des Rechts und der Menschlichkeit und es sei richtig, dasselbe streng auszulegen und seine Anwendung zu beschränken. Wenn daher das Urteil erster Instanz bei Auslegung des Prisenrechts vielmehr allzu frei vorgegangen sei und seinen Geltungsbereich erweitert habe, so habe es jene Grundlehre der Auslegung nicht beobachtet und sich mit den Bestrebungen der fortschreitenden Zivilisation in Widerspruch gesetzt. Auch sei es zu bedauern, daß die Entscheidung

sich nicht eigne, um als modernste Präcedenz für die zivilisierten Mächte dienen zu können.

Das sei der dritte Grund, aus dem der Reklamant dem Urteil widerspreche.

Aus diesen Gründen werde Aufhebung des Urteils erster Instanz und eine Entscheidung auf Freigabe des zur Verhandlung stehenden Dampfers „Montara“ und seiner Ladung beantragt.

Die Hauptpunkte der Erwiderung des Staatsanwalts beim Prisengericht zu Yokosuka, Kabashi Yoshio, sind folgende:

Seit langer Zeit habe die russische Regierung die Ausübung der Handelsschiffahrt zwischen den russischen Commandorski-Inseln und den verschiedenen in der Nähe liegenden Häfen nur der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft und der Ostsibirischen Compagnie, und zwar ausschließlich mit russischen Fahrzeugen konzessioniert. Als seit dem japanisch-russischen Krieg Mangel an russischen Schiffen eingetreten sei, sei es den beiden Gesellschaften gestattet worden, ausländische Schiffe zu chartern und die ihnen konzessionierte, oben genannte Handelsschiffahrt mit diesen auszuüben. Auf Grund dieser Erlaubnis sei das zur Verhandlung stehende Schiff von der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft gechartert worden und es sei in Ausübung dieser Tätigkeit beschlagnahmt worden. Diese Tatsachen ergäben sich aus der Aussage des Oberkommissars für die Lieferungen an die genannten Häfen, des Rats im Ministerium des Inneren Grebnitzki.

Das zur Verhandlung stehende Schiff habe also Geschäfte, deren Ausübung neutralen Schiffahrtsunternehmern, ja sogar russischen Staatsangehörigen, streng untersagt sei, auf Grund einer besonderen Erlaubnis der russischen Regierung ausgeführt. Es sei daher zutreffend, wenn die erste Instanz angenommen habe, daß das zur Verhandlung stehende Schiff eine besondere Erlaubnis der russischen Regierung gehabt habe. Das Völkerrecht verleihe einem kriegführenden Staat das Recht, Schiffe, welche auf Grund einer besonderen Erlaubnis der feindlichen Regierung reisten, als feindliche Schiffe einzuziehen. Daß dies Recht auch nach der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 keine Beschränkung erleide, gehe aus dem Artikel 19, Ziffer 2 des von dem Vertreter der Reklamation angeführten Handbuchs des englischen Prisenrechts von Holland hervor.

Kurz, die Entscheidung der ersten Instanz auf Einziehung des zur Verhandlung stehenden Schiffs sei zutreffend und die Berufung unbegründet. Daher sei dieselbe abzuweisen.

Das vorliegende Urteil wird, wie folgt, begründet:

Die russische Regierung hat seit langer Zeit die Handelsschiffahrt auf den Commandorski-Inseln für ausländische Schiffe nicht gestattet. Da aber seit dem japanisch-russischen Krieg Mangel an eigenen Schiffen

berichtet wurde, so erteilte die russische Regierung der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft sowie der Ostsibirischen Compagnie die besondere Erlaubnis, ausländische Schiffe zu chartern und in der genannten Gegend verkehren zu lassen, um den genannten Gesellschaften die Ausführung der von ihnen der Regierung gegenüber übernommenen Lieferungen von Bedarfsartikeln zu erleichtern. Das zur Verhandlung stehende Schiff ist auf Grund dieser besonderen Erlaubnis gereist. Das geht hervor aus dem Vernehmungsprotokoll des mit diesem Fall beauftragten Rats des Prisengerichts zu Yokosuka mit dem Oberlieferungskommissar für die Bedarfsartikel Grebnitzki.

Das Völkerrecht erkennt in Praxis und Theorie an, daß neutrale Schiffe, welche so auf Grund einer besonderen Erlaubnis des feindlichen Staats fahren, feindlichen Charakter erwerben und zusammen mit der feindlichen Ladung weggenommen werden können. Das Oberprisengericht ist der Ansicht, daß dies den Verhältnissen gerecht wird.

Der Reklamant behauptet, daß Rußland auch vor dem Krieg in der Küstenprovinz und dem Gebiet von Kamtschatka den Handelsverkehr von ausländischen Schiffen erlaubt habe und hat zum Beweise hierfür Abschriften aus zwei Nummern des Staatsanzeigers und eines Beiblatts der Monatszeitschrift des Zollamts eingereicht. Aus diesen Beweisstücken kann indes nicht ersehen werden, daß ausländische Schiffe in der Gegend der Commandorski-Inseln zur Handelsschiffahrt verwandt worden sind. Daher ist der Aussage des oben genannten Grebnitzki Glauben zu schenken, welche in seinem Vernehmungsprotokoll, wie folgt, erscheint: Im allgemeinen könnten nur russische Schiffe gechartert werden, um nach den Commandorski-Inseln zu fahren. Aus Anlaß des jetzigen Krieges seien jedoch die russischen Schiffe unzureichend geworden, so daß der Gesellschaft die Charterung von ausländischen Schiffen gestattet worden sei. Wenn man von besonderer Vergünstigung reden könne, so sei dies eine besondere Vergünstigung.

Ferner, sagt der Reklamant, wenn man einmal annehme, die Aussage Grebnitzkis, daß die Handelsschiffahrt für ausländische Schiffe in den bezeichneten Gegenden verboten gewesen sei und daß die Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft für den dortigen Verkehr ausländische Schiffe nicht hätte chartern können, sei wahr, so sei das doch nur eine Bedingung der russischen Regierung gegenüber dieser Gesellschaft. Diese Bedingung sei indessen nach der Kriegseröffnung aufgehoben und die Charterung ausländischer Schiffe sei möglich geworden. Da jedes ausländische Fahrzeug demnach gechartert werden könne, so könne man das nicht als besondere Erlaubnis bezeichnen. Die besondere Erlaubnis erfordere unbedingt, daß ein besonders bestimmtes Schiff eine besondere Vergünstigung oder Behandlung empfange, und daß man ein neutrales Schiff aus dem Grunde, daß es einen vom Feinde im

Frieden verbotenen Handel betrieben habe, wegnehme, finde sich in keiner der Prisenordnungen der modernen Staaten ausgesprochen. Freilich könne man die Prisenordnungen der verschiedenen Staaten nicht ohne weiteres als Völkerrecht ansehen; da sie aber selbst als Quellen des Völkerrechts dienen könnten, so könne man in ihnen dem Bestehen eines völkerrechtlichen Prinzips durch vergleichende Forschung nachspüren. Die Wurzeln der Begründung des Urteils der ersten Instanz seien in ihnen nicht zu finden.

Zu einer besonderen Erlaubnis ist es indes nicht nötig, daß sie jedem besonderen Schiff einzeln erteilt werde. Eine besondere Erlaubnis für die Schiffe einer besonders benannten Gesellschaft, eine allgemein verbotene Fahrt zu machen, ist eine besondere Erlaubnis für die diese Fahrt unternehmenden Schiffe. Die Handelsschiffahrt nach der Gegend der Commandorski-Inseln war im allgemeinen, wie oben gesagt, den ausländischen Schiffen verboten und war nur für die von der Kamtschatka-Handels- und Industriegesellschaft und noch einer anderen Firma gecharterten Schiffe gestattet. Es ist daher außer Zweifel, daß das zur Verhandlung stehende Schiff, welches von der genannten Gesellschaft gechartert war, auf Grund der besonderen Erlaubnis der russischen Regierung gefahren ist.

Wie aber oben schon gesagt, können völkerrechtlich neutrale Schiffe, welche auf Grund einer besonderen Erlaubnis der feindlichen Regierung fahren, weil sie feindlichen Charakter haben, weggenommen werden. Da nun das zur Verhandlung stehende Schiff auf Grund einer besonderen Erlaubnis der feindlichen Regierung gefahren ist, so kann es nicht der Wegnahme entgehen, weil in den Prisenordnungen Amerikas, Preußens und Rußlands nicht bestimmt sei, daß Schiffe, welche zu einem im Frieden von dem feindlichen Staat untersagten Handelsverkehr gedient hätten, eingezogen werden könnten.

Aus diesen Gründen ist es zutreffend, wenn das Urteil erster Instanz das zur Verhandlung stehende Schiff als ein Schiff mit feindlichem Charakter angesehen und auf seine sowie seiner feindlichen Ladung Wegnahme erkannt hat. Demnach erübrigt es sich, auf die übrigen Punkte der Berufung noch weiter einzugehen.

Es wird daher, wie folgt, entschieden:

Die Berufung wird abgewiesen.

Im Oberprisengericht am 13. Februar 1906.

(Unterschriften.)

Alphabetisch nach den Namen der Schiffe geordnete Übersicht über die Prisengerichtsentscheidungen.

E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstr. 68—71.



